16e Année. — N° 771.

Le numéro : 50 centimes
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

28 Juin 1913. — Tous les Samedis

VIE AU GRAND AIR

LES VAINQUEURS DU GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB

L'aviateur-aéronaute Alfred Leblanc, vainqueur du Grand Prix de l'Aéro-Club, avec Mlle Julienne Marchal, de l'Opéra-Comique, au départ de Saint-Cloud.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

QUINZE MINUTES
D'EXERCICE PAR JOUR
pour la Santé
pour la Beauté

MON SYSTÈME

plus efficace méthode de culture physique

par J.-P. MULLER
le véritable promoteur de la culture physique

pour les Femmes pour les Enfants

M. J.-P. MULLER

LA MÉTHODE MULLER
consacrée par le récent congrès, assure :

à la femme :
une jeunesse éternelle

à l'enfant :
un développement parfait

à tous :
LA BEAUTÉ, LA SANTÉ
sans fatigue, ni perte de temps

Chaque volume **cartonné** avec 100 illustrations démonstratives :

3 francs

EN VENTE PARTOUT
PIERRE LAFITTE & Cie

ST-MORITZ-DORF
(*Engadine, Suisse*)
Station Balnéo-Climatérique la plus élevée de l'Europe

Grand Hôtel St-Moritz

450 lits — Ouvert depuis Décembre 1905

L'Hôtel de luxe des Alpes
SAISON D'ÉTÉ : JUIN - DÉCEMBRE

Appartements de famille, avec salle de bains et cabinets de toilette en plein midi. — Doubles corridors assurant une tranquillité absolue. — Magnifique hall — Terrasse et restaurant français dominant le lac. — Lawn-tennis, croquets, etc. — Deux concerts par jour. — Train de luxe : Calais-Paris-Saint-Moritz.

Pour prospectus, etc., s'adresser à la Direction.

du 10 Juillet au 30 Septembre

TOUT LE MONDE PEUT CONCOURIR ET GAGNER

La Course au Grand R.

50.000 PRIMES
DONT 5.000 Fcs EN ESPÈCES

Lisez dans le numéro du DIMANCHE 6 JUILLET le règlement du grand concours d' **EXCELSIOR**

Officiers Ministériels

2 Maisons à Paris : 1° Rue de TRÉVISE angle r. Richer. Rev. br. 45.610 fr. M. à p. 450.000 fr. 2° Bd RICHARD-LENOIR, 129. Rev. br. 14.861 fr. 20. M. à pr. 140.000 fr. Adj. 1 ench. Ch. not., 8 juillet. Mes LEROY et MOREAU, 76, r. Saint-Lazare.

A louer MAGNIFIQUES CHASSES près Mormant (Seine-et-Marne). S'adresser à Me DELILLE, notaire à Mormant.

HOTEL PARTICULIER à Paris, 49, av. Marceau. Cce 256m42. M. à p. 350.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 8 juillet 1913. S'adr. à Me CONSTANTIN, notaire, 9, rue Boissy-d'Anglas.

DRAVEIL (S.-et-O.). Grande propriété « Castel Gilamon », 8, av. Champrosay, compr. maison, jardin, parc de 4.670 m. M. à p. 40.000 fr. Adj. Ch. not. Paris, 1er juillet. Me VINGTAIN, not., 26, av. Gr.-Armée, Paris.

A CÉDER DE SUITE
BONNE FERME dans les environs de Melun
d'une contenance de 220 hectares. Montures à forfait et récoltes à dire d'experts.
Droit de chasse. S'adresser au bureau du journal.

CHATOU (S.-et-O.). Propriété angle av. Roger, 2. Cce 5.000 mq. Libre. M. à p. 20.000 f. Adj. Ch. not. Paris, 8 juill. Me PRUD'HOMME, n., 32 *bis*, bd Haussmann.

MONTMORENCY Château del'Ermitage, r. Ermitage, 7. Parc, jard. terre. Cont. tot. 16.087 m. Libre. Mise à prix : 150.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, 8 juillet. Me LEGAY, not., 93, r. Saint-Lazare.

Maison à Paris R. CLIGNANCOURT, 65. Rev. br. 7.981 fr. M. à p. 80.000 fr. A adj. Ch. not., 8 juillet. Me LAEUFFER, not., 11, r. de Rome.

AUTOMOBILINE

Essence Homogène et

Huile Avion D. F.

assurent le parfait fonctionnement des moteurs

CORDERIE LELIÈVRE

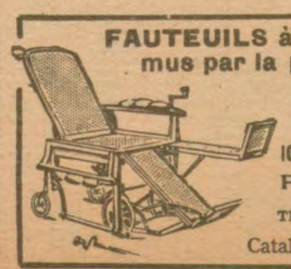
Paul CLERIOT
80, r. Montmartre
PARIS

AGRÈS de GYMNASTIQUE
CROQUETS
CORDAGES CHANVRE
RAMIE, ACIER

& BRETON sucr
Tél. : Gut. 25-29

EXERCISEURS
EXTENSEURS
TENNIS
APPAREILS de NATATION

FAUTEUILS à MANIVELLES
mus par la personne assise



DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPH. : 818-76
Catalogue franco

La Vie au Grand Air

N° 771 — 28 Juin 1913

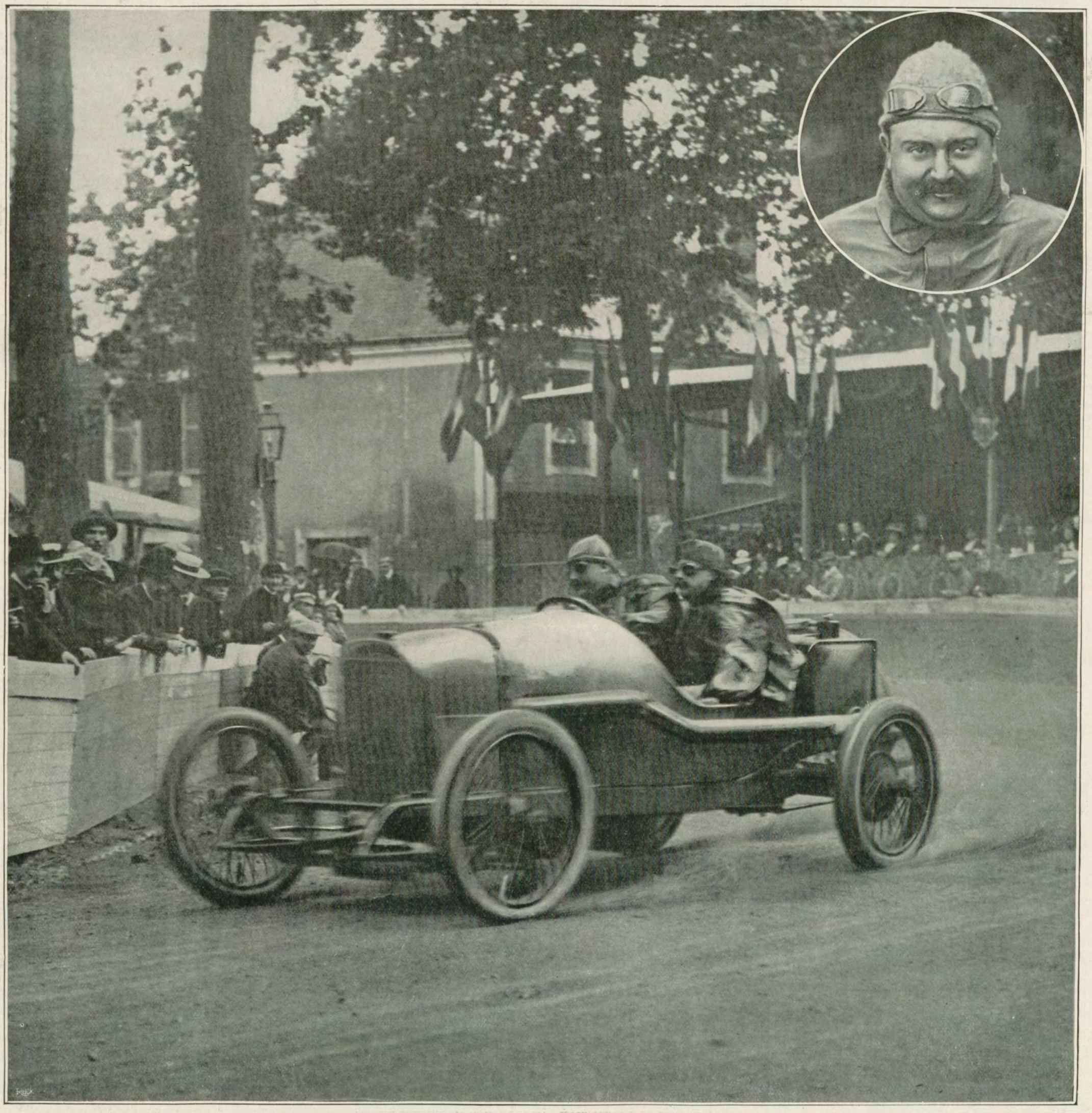
ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Etranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens

Tous droits reservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

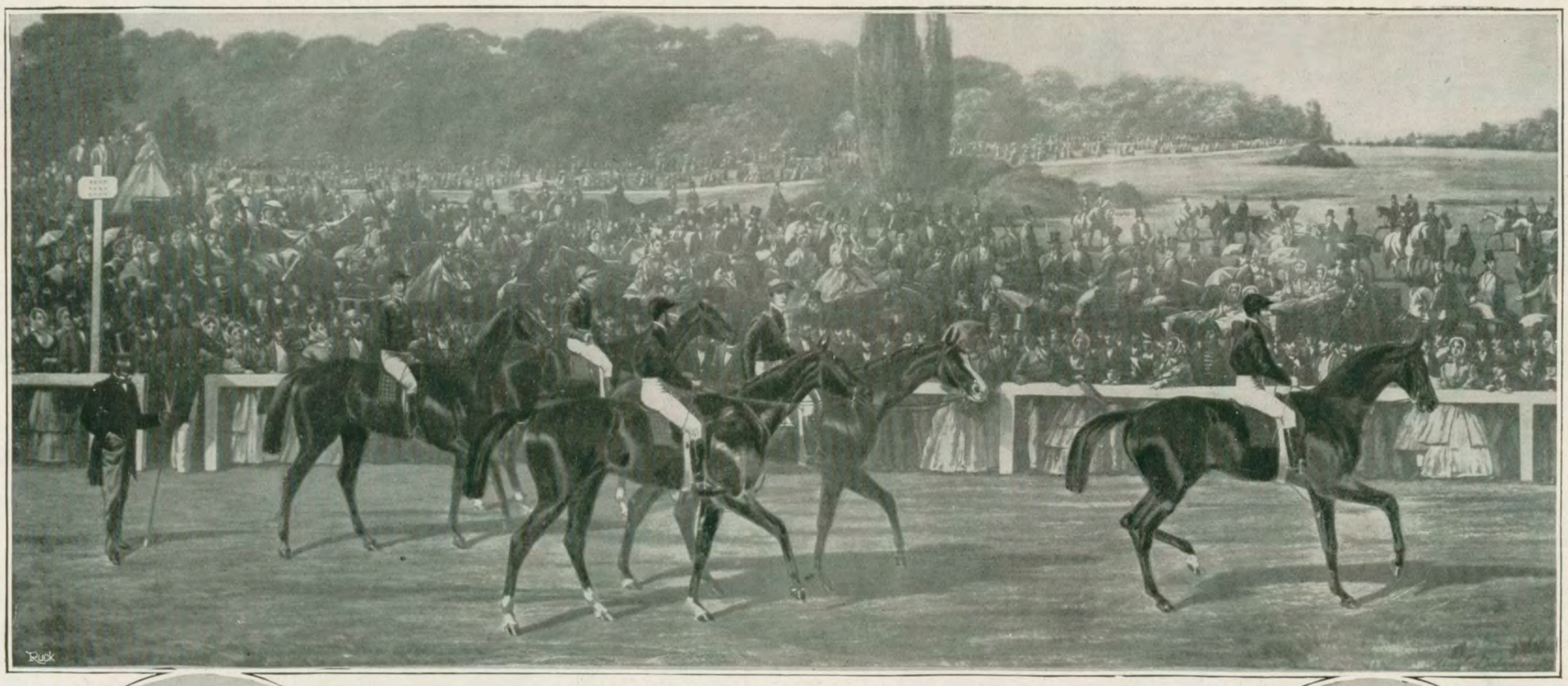
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.



LE CONDUCTEUR ZUCCARELLI S'EST TUÉ

En s'entraînant en vue du Grand Prix de l'A. C. F., le brillant conducteur Zuccarelli a fait, le 19 juin, une chute mortelle à Nonancourt ; son mécanicien Fanelli était grièvement blessé. Une charrette, débouchait par un petit chemin de traverse, cachée par les hauts seigles ; la voiture de Zuccarelli, arrivant à toute vitesse, la heurta, éventra le cheval et alla capoter à quelques mètres de là. Zuccarelli était mort sur le coup, projeté à 15 mètres de sa voiture. Nous représentons le malheureux dans le Grand Prix de France qu'il remporta l'an dernier, à la Sarthe.



LE GRAND PRIX DE 1864

Ce tableau présente cette particularité curieuse d'être l'œuvre de M. H. Delamarre, le propriétaire de Vermout qui remporta le Grand Prix de 1864.

TOM LANE

Le fameux jockey qui triompha six fois dans le Grand Prix de Paris.

POUR TOUCHER LE GAGNANT DU GRAND PRIX

par René RIONDET

C'est demain que se courra le Grand Prix, Cette solennité, la plus richement dotée, présente un intérêt mondial. Ceux même qui ne suivent pas le sport hippique risquent cependant un pari dans cette épreuve. Comment gagner est une question difficile à résoudre. Notre collaborateur René Riondet indique tout au moins le procédé que légitime le calcul des probabilités.

WILLIAM PRATT

Le sympathique entraîneur qui, comme jockey, a emporté quatre Grands Prix.

Le Grand Prix de Paris est un événement qui dépasse les limites du sport particulier auquel il se rattache. Il suscite dans toute la France, et même à l'étranger, un intérêt général qui se traduit chez la plupart par le fait de risquer un modeste pari sur la chance de l'un des concurrents. Cet usage de parier dans cette épreuve est élevé, chez quelques-uns, à la hauteur d'un principe. Combien de personnes n'entendez-vous pas affirmer qu'elles ne jouent jamais aux courses, excepté dans le Grand Prix ?

C'est à l'intention de ces joueurs d'occasion, que j'ai réuni ici ces quelques notes. Ils ne peuvent, en effet, à l'instar de ceux qui s'intéressent régulièrement aux courses, peser les performances des candidats, apprécier la diversité de leurs aptitudes, faire intervenir l'influence de la monte ou celle de l'état du terrain, tenir compte de l'ascendance des produits envisagés, se livrer en un mot à ce travail compliqué de déduction qui aboutit au pronostic rationnel.

Aussi ont-ils recours, le plus souvent, à des méthodes plus simples. Les uns s'en tiennent au représentant de tel ou tel propriétaire ; les autres, à la monte de tel ou tel jockey. Ceux-ci suivent l'indication de leur journal habituel ; ceux-là, le tuyau donné la veille par leur coiffeur. Il en est qui se guident sur les noms des concurrents ou sur leur numéro d'ordre au programme officiel ; d'autres, enfin s'en remettent purement et simplement au hasard.

Nous avons, entre les deux extrêmes constitués par l'amateur du hasard et par celui du raisonnement, le joueur des probabilités. Ne voulant pas s'abandonner à la fortune aveugle et ne pouvant pas se livrer à une étude approfondie, il fait appel aux précédents et fixe son choix d'après l'enseignement qu'il en tire. Nous allons nous efforcer de lui fournir quelques éléments susceptibles de lui indiquer plusieurs directions.

LES ARTISANS DE LA VICTOIRE

M. Edmond Blanc a gagné sept fois le Grand Prix ; son entraîneur, R. Denman, a préparé ses deux derniers vainqueurs, Quo Vadis et Ajax ; son jockey, G. Stern, a piloté le dernier, Ajax.

LES CHANCES DES POULICHES DANS LE GRAND PRIX

L'une des remarques les plus curieuses qui aient trait au gagnant du Grand Prix, a été faite sur la périodicité de la victoire d'une pouliche dans cette épreuve.

La fameuse course de Longchamp remonte, chacun le sait, à 1863 ; sept ans après, en 1870, autrement dit lorsqu'elle fut disputée pour la huitième fois, elle fut remportée par la pouliche Sornette.

Les événements de la guerre ayant entraîné sa suppression en 1871, c'est donc en 1879 qu'elle eut lieu pour la seizième fois ; or, cette année 1879 vit la seconde victoire d'une pouliche (Nubienne).

En 1887, alors qu'elle fut courue pour la vingt-quatrième fois, troisième triomphe d'une pouliche (Ténébreuse).

Enfin le quatrième succès d'une pouliche (Andrée) advint en 1895, année où l'épreuve fut disputée pour la trente-deuxième fois.

Ainsi, pendant une période de trente-deux ans, toutes les huit fois, le Grand Prix fut enlevé par une femelle.

Malheureusement, cette règle, qui semblait obéir à une véritable loi mathématique, a été complètement bouleversée par les deux victoires de Semendria en 1900 et de Kizil Kourgan en 1902, qui complètent le lot des six pouliches qui ont eu la gloire de s'adjuger le Grand Prix. Donc, depuis 1902, les femelles ont été régulièrement battues, et il ne semble pas, entre parenthèses, que cette mauvaise passe soit près d'être interrompue en 1913 ; car, cette année, les mâles ont fait preuve d'une grande supériorité sur leurs rivales de l'autre sexe.

INDICATIONS FOURNIES PAR LES VICTOIRES PRÉCÉDENTES.

On a voulu voir une indication dans la performance fournie dans le prix du Jockey Club

par les candidats du Grand Prix. Certains ont prétendu que le quatrième de Chantilly avait de grandes chances d'être premier à Longchamp. C'est là une assertion qui ne s'appuie pas sur des faits excessivement probants.

Les quarante-neufs vainqueurs du Grand Prix se répartissent ainsi, lorsque l'on considère la façon dont ils se sont comportés dans notre Derby : neuf gagnants (Boïard, Salvator, Frontin, Little Duck, Stuart, Ragotsky, Perth, Ajax et Finasseur) ; deux seconds (Doge et Quo Vadis) ; un troisième (Fitz Roya); quatre quatrièmes (Fervacques, Clamart, Northeast et Verdun); un cinquième (Houli) ; trois non placés (Glaneur, Vasistas et Arreau) et vingt-neuf n'ayant pas pris part à la course, parmi lesquels sont compris les treize vainqueurs étrangers.

On voit donc que la plus grande somme de probabilités se trouve d'abord du côté de ceux qui n'ont pas disputé le prix du Jockey Club, et ensuite du côté de ceux qui l'ont gagné. Cette dernière observation ne doit pas nous être d'un grand secours, cette année, puisque Dagor, notre brillant Derby winner, a été retiré du Grand Prix.

On peut ajouter que, parmi les gagnants des autres grandes épreuves de la génération, ceux du prix Lupin ont affirmé jusqu'ici la meilleure forme : on compte en effet au nombre des héros du Grand Prix, six vainqueurs du prix Lupin : Sornette, Ténébreuse, Stuart, Kizil Kourgan, Ajax et Sans Souci II ; quatre gagnantes du Prix de Diane: Sornette, Nubienne, Semendria et Kizil Kourgan ; quatre gagnantes de la Poule des Pouliches : Ténébreuse, Andrée, Semendria et Kizil Kourgan ; quatre vainqueurs de la Poule des Poulains : Arreau, Perth, Chéri et Verdun ; trois vainqueurs du Prix Hocquart : Rueil, Le Roi Soleil et Perth.

Ces constatations seraient favorables à Ecouen, qui a remporté cette année le prix Lupin.

CRÉMORNE, VAINQUEUR EN 1872

Après avoir remporté le Derby d'Epsom, le cheval anglais Crémorne, à M. H. Savile, suivit les traces de son compagnon d'écurie, The Ranger, vainqueur l'année de la fondation (1863).

LE ROLE JOUÉ PAR LES CONCURRENTS ÉTRANGERS

Si l'on regarde d'une façon générale la place tenue par les concurrents étrangers sur le palmarès du Grand Prix, l'impression qu'on en retire est loin de leur être défavorable : ils ont triomphé treize fois sur quarante-neuf épreuves, soit plus d'une fois sur quatre.

Mais si l'on considère les faits d'un peu plus près, on s'aperçoit que, sur leur treize victoires, douze ont été acquises jusqu'en 1886. Depuis 1887, une seule est à leur actif, celle de Spearmint en 1906.

Il semble donc que leurs chances soient, à notre époque, considérablement réduites.

On peut aussi, comme pour les chevaux français, noter les performances fournies par ces vainqueurs étrangers. Sur les treize, huit avaient disputé auparavant le Derby d'Epsom: trois l'avaient gagné : Cremorne, Kisber et Spearmint (nous mettons à part naturellement Gladiateur, qui, lui aussi, l'avait remporté mais qui était né en France) ; deux s'y étaient placés second : Robert the Devil et Paradox ; un seul, Bruce, y avait fini quatrième ; Trent et Thurio y avaient occupé le cinquième rang et The Ranger s'y était placé sixième.

D'autre part, un seul, Paradox, avait triomphé dans les Deux Mille Guinées, étant donné que nous laissons encore de côté Gladiateur, qui compte parmi les chevaux français.

Dans le Grand Prix de cette année, nous ne verrons certainement pas le vainqueur officiel d'Epsom, Aboyeur, qui était engagé mais qui a été retiré. Le vainqueur distancé, Craganour, ne doit plus courir, paraît-il. Il nous est cependant permis d'espérer encore la participation du gagnant des Deux Mille Guinées, Louvois, et de quelques concurrents malheureux du Derby, le même Louvois, Shogun ou peut-être Day Comet. La ligne fournie par Nimbus dans le prix du Jockey Club et les performances de leurs devanciers dans ces dernières années ne permettent pas de leur accorder grand crédit.

LE ROLE JOUÉ JUSQU'ICI PAR LES DIFFÉRENTS PROPRIÉTAIRES

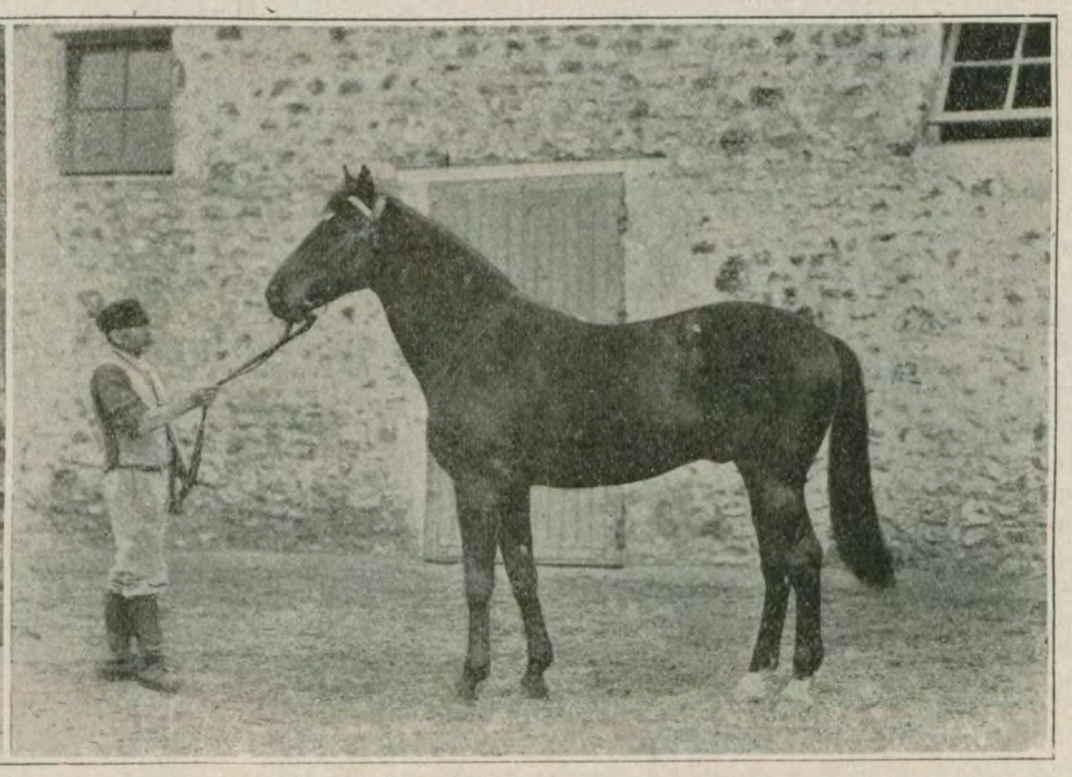
Nous allons élargir quelque peu le cercle de notre étude. Nous passerons en revue les heureux propriétaires d'un ou de plusieurs vainqueurs, en notant leurs succès dans les différents Grands Prix où leurs représentants se sont placés parmi les trois premiers. Nous dresserons le palmarès complet sans négliger les disparus ou les retirés.

Sur ce livre d'or, la première place revient de loin à M. Edmond Blanc. Tout le monde sait les sacrifices considérables et intelligemment dirigés que ce fameux propriétaire a su faire pour la prospérité de l'élevage et des courses. La Fortune, que l'on accuse si souvent d'être aveugle, a fait preuve vis à vis de lui d'une rare clairvoyance; son nom est lié à la chronique de chacune de nos grandes épreuves classiques, et celui qui assumera la tâche de narrer les aventures de la célèbre casaque orange et bleue devra faire l'historique complet de tout ce qui se rattache à l'institution des courses en France depuis plus d'un tiers de siècle.

Dans le Grand Prix de Paris, les couleurs de M. Edmond Blanc ont paru pour la première fois en 1879 avec Nubienne, qui a battu d'une encolure Salteador. Après les échecs de Rêveuse en 1883 et de Ventrebleu en 1889, nous arrivons en 1891, au premier grand succès, dans lequel Clamart devance d'une longueur son compagnon Révérend, tandis que le troisième représentant, Gouverneur, se classe cinquième. L'année suivante, c'est la victoire de Rueil, suivie en 1895 par celle d'Andrée et en 1896 par celle d'Arreau. En 1898, Cazabat occupe la troisième place derrière le Roi Soleil et Gardefeu. Puis, c'est, en 1903, le triomphe mémorable, salué par les acclamations d'une foule enthousiaste, lorsque, dès l'entrée de la ligne droite, on put se rendre compte que l'arrivée allait se passer uniquement entre les trois pensionnaires de la redoutable écurie. Chacun d'eux continua d'ailleurs à lutter vaillamment pour son

VERMOUT, VAINQUEUR EN 1864

Le champion de M. H. Delamarre eut l'honneur de battre en Blair Athol le premier vainqueur du Derby d'Epsom, qui traversa le détroit pour venir disputer le Grand Prix de Paris.



LITTLE DUCK, VAINQUEUR EN 1884

Little Duck, au Duc de Castries, était monté à Longchamp par T. Cannon, le fameux jockey d'Angleterre, qui pilota cinq vainqueurs du Grand Prix, se classant ainsi derrière Tom Lane.

compte jusqu'au poteau; et, dans une arrivée disputée, W. Pratt parvint à faire prendre à Quo Vadis un avantage de trois quarts de longueur sur Caïus, qui avait mené toute la course, tandis que Vinicius s'adjugeait la troisième place à deux longueurs. L'année suivante, Ajax continue l'heureuse série, Gouvernant finit quatrième et Profane se trouve parmi les non placés. Enfin, en 1909, Union est troisième derrière Verdun et Rebelle.

Soit un total de sept victoires, deux places de second et trois places de troisième. Bien que cette remarque ne puisse pas nous être utile cette année, il est à noter qu'à part le succès isolé de Nubienne, les six autres ont été remportés par séries de deux : 1891 et 1892, 1895 et 1896, 1903 et 1904. Il faudra s'en souvenir à l'occasion ; et, lorsque, dans un avenir peut-être prochain, les couleurs de M. Edmond Blanc auront triomphé dans le Grand Prix, il sera rationnel d'appuyer, l'année suivante, la chance de ses représentants dans la même épreuve.

Le propriétaire qui vient au second rang, est le baron A. de Schickler, qui s'est retiré en 1903, cédant la place au comte Hubert de Pourtalès. Son premier essai dans le Grand Prix remonte à 1868 : il est alors second avec Suzerain, battu par le cheval anglais The Earl. Il bénéficie de la troisième place en 1870 avec Valois, en 1886 avec Sycomore et en 1887 avec Krakatoa. Enfin, en 1890, dix-huit ans après ses débuts dans ladite épreuve, il remporte son premier succès avec Fitz Roya ; en 1892, Chêne Royal termine troisième; mais en 1893, Ragotsky et en 1894, Dolma Bagtché font triompher ses couleurs. L'année suivante, Le Sagittaire se classe troisième ; et, en 1900, Semendria clot la série de ses succès. Il avait ainsi collectionné quatre victoires, une place de second et cinq places de troisième.

Celui qui occupe le troisième rang est à l'heure actuelle, M. Delamarre, le doyen de nos propriétaires : sa première tentative dans le Grand Prix date de 1864, année qui suivit celle de la fondation. Pour son coup d'essai, il s'adjuge la victoire avec Vermout ; celui-ci battait de deux longueurs le vainqueur du Derby d'Epsom, Blair Athol, et venait ainsi heureusement suppléer son compagnon d'écurie, Bois Roussel, qui hérita cependant de la troisième place par suite du distancement de Fille de l'Air, dont le jockey ne se présenta pas aux balances après la course. Parmi ses autres bons concurrents, nous trouvons : en 1865, Vertugadin qui se heurte au célèbre Gladiateur et finit second derrière lui ; en 1867, Patricien, qui, dans une course mémorable, fait dead heat pour la première place avec Fervacques et qui, dans la seconde épreuve, n'échoue que d'une courte tête contre son rival ; en 1873, Boïard, qui au cours d'une carrière triomphale, s'adjuge le Grand Prix ; puis, en 1889, Vasistas qui suit, à seize ans d'intervalle, les traces de son fameux devancier au grand étonnement des sportsmen dont le mépris ressort nettement de sa cote rémunératrice de 66 contre un ; en 1891, Clément qui se classe troisième derrière l'écurie Edmond Blanc représentée par Clamart et Révérend ; enfin, en 1896, Montreuil, qui occupe la même place derrière Arreau et Champaubert.

Nous arrivons maintenant aux propriétaires qui ont remporté deux fois la grande course de Longchamp.

Ce sont, dans l'ordre chronologique :

M. H. Savile, le seul propriétaire étranger qui ait à son actif plus d'un succès. Il a eu en outre l'honneur d'ouvrir la série en triomphant avec The Ranger en 1863, année de la fondation ; puis, après avoir été troisième en 1867 avec D'Estournel et en 1869 avec Ryshworth, il s'assura sa seconde victoire en 1872 grâce à Cremorne, déjà héros du Derby d'Epsom.

Le comte F. de Lagrange, qui ne fut pas spécialement heureux dans le Grand Prix. Car, à côté de ses deux victoires avec Gladiateur en 1865 et Saint Christophe en 1877, il a été deux fois second et sept fois troisième.

En 1878, si le cheval anglais Thurio, n'avait pas été là pour gagner, il aurait réussi le fameux exploit que l'écurie Edmond Blanc a réalisé vingt-quatre ans plus tard : ses trois candidats, Insulaire, Inval et Clémentine se placèrent respectivement second, troisième et quatrième. L'année suivante, même régularité mais avec moins de succès encore ; ses trois représentants, Flavio II, Zut et Ismaël, furent troisième, quatrième et cinquième derrière Nubienne et Salteador.

M. A. Lupin, qui a été deux fois premier avec Glaneur en 1869 et Salvator en 1875, une fois second avec Enguerrande, une gagnante des Oaks, en 1876 et deux fois troisième avec Tourmalet en 1865 et Aérolithe en 1889.

Le duc de Castries dont les couleurs ont triomphé deux années de suite, en 1883, grâce à Frontin, qui précédait d'une demi encolure le vainqueur d'Epsom, Saint-Blaise, et en 1884 grâce à Little Duck.

Enfin M. M. Caillault, dont les débuts dans le Grand Prix ont bien failli être marqués par un succès : car Roxelane ne fut battue que d'une demi-longueur par Doge en 1897. Puis, en 1899, ce fut l'année de Perth, dont on n'a pas encore oublié la carrière glorieuse ; deux ans plus tard, les deux représentants de la casaque bouton d'or et bleue occupèrent la première et la seconde place, Chéri devançant Tibère d'une courte tête après une lutte acharnée qui se poursuivit pendant toute la ligne droite devant le lot des concurrents égrenés. Enfin, en 1904, Macdonald II se classa troisième derrière Ajax et Turenne.

UN TABLEAU RÉCAPITULATIF

Nous trouvons ensuite les propriétaires qui n'ont à leur actif qu'un succès, accompagné ou non de quelques places. La liste complète en est donnée dans ce tableau récapitulatif. Nous y avons joint les performances réalisées par les jockeys dans la fameuse épreuve.

PERFORMANCES DANS LE GRAND PRIX DES PROPRIÉTAIRES AYANT GAGNÉ AU MOINS UNE FOIS CETTE ÉPREUVE

	Victoires	Places de 2e	Places de 3e
Edmond Blanc	7	2	3
Le baron A. de Schickler	4	1	5
H. Delamarre	3	2	3
H. Savile	2	»	2
Le comte F. de Lagrange	2	2	7
A. Lupin	2	1	2
Le duc de Castries	2	»	»
M. Caillault	2	2	1
A. de Montgomery	1	1	»
R. C. Vyner	1	2	»
P. Aumont	1	»	1
le baron E. de Rothschild	1	»	1
Michel Ephrussi	1	2	1
W.-K. Vanderbilt	1	2	»
Mme N. G. Cheremeteff	1	1	»
Le duc de Beaufort	1	»	»
Le marquis de Hastings	1	»	»
Le major Fridolin	1	»	»
W. R. Marshall	1	»	»
A. Baltazzi	1	»	»
Le prince Soltykoff	1	»	»
C. Brewer	1	»	»
J. R. Keene	1	»	»
H. Rymill	1	»	»
Brodick Cloete	1	»	»
P. Donon	1	»	»
J. Arnaud	1	»	»
Le major Eustace Loder	1	»	»
Le baron E. de Rothschild	1	»	»
Le baron M. de Rothschild	1	»	»
Le marquis de Ganay	1	»	»
Achille Fould	1	»	»

NOTA. — Les noms en italiques sont ceux des propriétaires des chevaux étrangers.

PERFORMANCES DANS LE GRAND PRIX DES JOCKEYS AYANT REMPORTÉ AU MOINS UNE FOIS CETTE ÉPREUVE

	Victoires	Places de 2e	Places de 3e
Tom Lane	6	2	1
T. Cannon	5	»	3
W. Pratt	4	1	1
Fordham	3	1	1
F. Archer	3	3	1
Kitchener	2	»	1
Maidment	2	»	2
Hudson	2	1	»
Dodge	2	»	4
Barlen	2	»	1
Goater	1	1	2
H. Grimshaw	1	»	»
C. Pratt	1	»	»
Carter	1	1	»
Wheeler	1	»	»
Rossiter	1	»	»
Woodburn	1	»	»
Rolfe	1	2	1
Rigby	1	»	»
G. Stern	1	2	2
N. Turner	1	»	»
B. Dillon	1	»	1
M. Henry	1	»	»
J. Childs	1	»	»
M. Barat	1	»	»
C. Childs	1	1	»
O'Neil	1	1	»
F. Wootton	1	»	»

Nous nous bornerons à noter ceux qui font courir à l'heure actuelle :

M. Michel Ephrussi, premier avec Finasseur en 1905 ; second avec Polyeucte en 1886 et Pourtant en 1889 ; troisième avec Matchless en 1911.

M. W.-K. Vanderbilt, premier avec Northeast en 1908 ; second avec Turenne en 1904 et Reinhart en 1910.

Mme N.-G. Cheremeteff, première avec Nuage en 1910 ; seconde avec Rebelle en 1909.

M. E. de Saint-Alary, premier avec Kizil Kourgan, en 1902.

Le baron E. de Rothschid, premier avec Sans Souci II en 1907.

Le baron M. de Rothschild, premier avec Verdun en 1909.

Le marquis de Ganay, premier avec As d'Atout en 1911.

M. A. Fould, premier avec Houli en 1912.

Telles sont les données qui peuvent être fournies par la façon dont se sont comportés jusqu'ici les différents propriétaires dans le Grand Prix de Paris. Il faut avouer qu'elles manquent de précision en ce qui concerne les conclusions qu'il est permis d'en tirer. Les partisans de la passe s'en tiendront à ceux qui ont le plus souvent atteint ou manqué d'atteindre la victoire; les autres choisiront parmi ceux qui sont encore simples candidats à l'honneur de figurer sur la liste ci-dessus.

LES PERFORMANCES DES JOCKEYS

Le meilleur système pour toucher le Grand Prix, c'est encore celui qui consiste à suivre la monte de certains jockeys. C'est ainsi que ceux qui s'en sont tenus, de 1888 à 1893, au concurrent piloté par Tom Lane ou, de 1898 à 1903, à celui piloté par William Pratt n'ont certainement pas eu à s'en repentir.

Tom Lane est celui qui a fourni la plus belle carrière dans cette épreuve : pour ses débuts, en 1886, il a fini cinquième avec Sauterelle, à M. P. Aumont; puis il fut successivement troisième, en 1887, avec Krakatoa au baron A. de Schickler, premier en 1888, avec Stuart, à M. P. Donon, second en 1889, avec Pourtant, à M. Michel Ephrussi, premier en 1890, avec Fitz Roya, au baron A. de Schickler, premier en 1891, avec Clamart, à M. Edmond Blanc, premier en 1892 avec Rueil, à M. Edmond Blanc, premier en 1893, avec Ragotsky, au baron A, de Schickler; après trois années, 1894, 1895 et 1896, pendant lesquelles il ne prit pas part au Grand Prix, il se classa second en 1897, avec Roxelane, à M. Maurice Caillault; il fut ensuite non placé, en 1898, avec Dax, à M. Menier; il gagna encore en 1899, avec Perth, à M. Maurice Caillault; enfin, en 1900, il termina sixième avec Codoman, à M. Ephrussi.

Soit sur douze tentatives : six places de premier, dont quatre consécutives; deux places de second et une place de troisième.

Tom Cannon, qui montait en Angleterre, occupe le second rang avec cinq victoires; il a piloté : Ceylon, en 1866, Trent en 1874, Thurio en 1878, Frontin en 1883 et Little Duck en 1884.

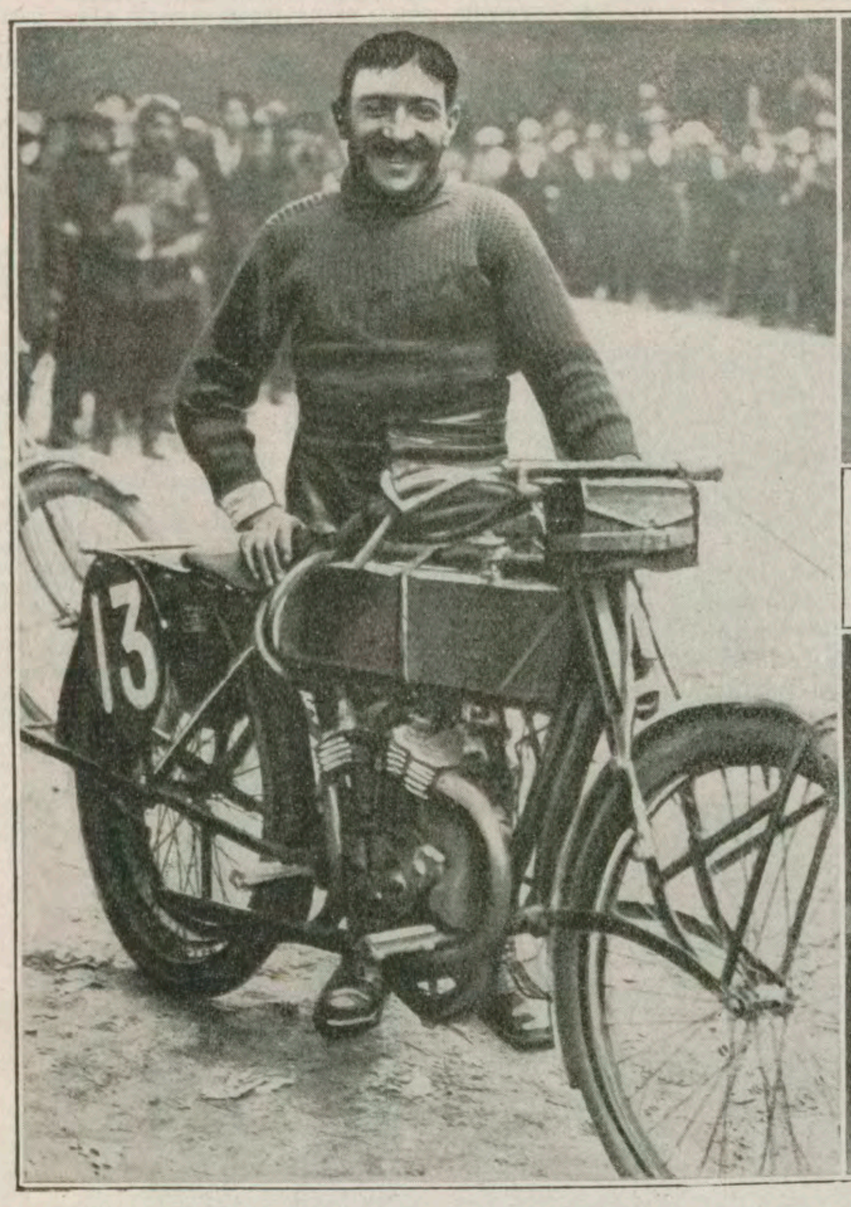
William Pratt vient ensuite avec quatre victoires. Sa carrière dans le Grand Prix a été moins longue, mais tout aussi belle que celle de Tom Lane. Après avoir terminé non placé en 1896, avec Champignol et en 1897, avec Ortie Blanche, il se classa successivement premier en 1898, avec le Roi Soleil, troisième en 1899, avec Alhambra III, premier en 1900, avec Semendria, second à une courte tête en 1901, avec Tibère, premier en 1902, avec Kizil Kourgan et premier en 1900, avec Quo Vadis

Les deux fameux jockeys d'Angleterre, Fordham et Fred Archer, sont au quatrième rang avec trois victoires.

Il est curieux de noter que, parmi nos jockeys actuels, aucun n'a remporté plus d'un Grand Prix. C'est encore Stern qui s'est le mieux comporté; car, outre son succès avec Ajax, il compte deux places de second avec Retz et Mordant, deux places de troisième avec Iago et Union. Charles Childs, premier avec Nuage, a été second avec Rebelle ; O'Neil, premier avec As d'Atout, a été second avec Reinhart.

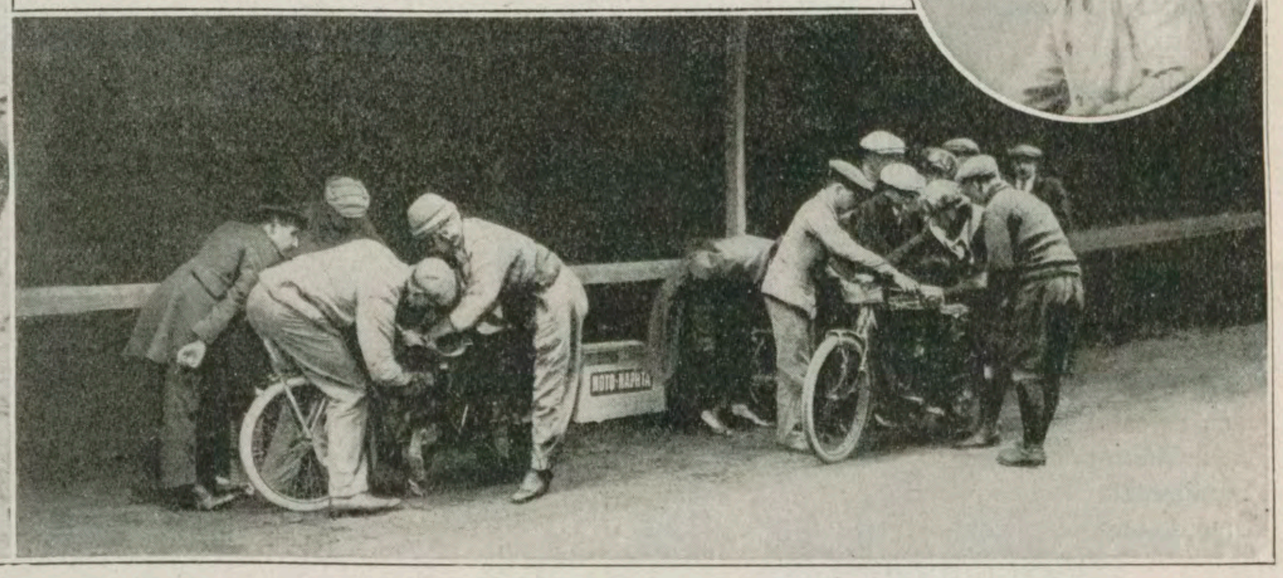
RENÉ RIONDET.

LE GRAND PRIX DE FRANCE



LACROIX SUR SA PEUGEOT
La maison Peugeot dans la 2e catégorie (350 cmc.), s'est classée 1er avec Lacroix, 2e avec Péan et 4e avec Desvaux.

PÉAN EN VITESSE
Les 450 km. du parcours ont été couverts en 6 h. 21 m. 56 s. 1/5 par Lacroix, 1er, et en 6 h. 39 m. 19 s. 3/5 par Péan, 2e, tous deux sur Peugeot.



UN RAVITAILLEMENT DE PEAN
La marque Peugeot, après ses succès dans Paris-Nice, Paris-Le Havre, le Grand Prix de Champagne, etc., a encore triomphé dans cet'e belle épreuve motocycliste. — En médaillon, Desvaux.

L'ARRIVEE DE LAVANCHY
Lavanchy, qui concourait dans la 3e catégorie, réservée aux motocyclettes de 500 cmc., a réalisé le temps le plus vite, couvrant les 450 km. de l'épreuve en 6 h. 6 m. 52 s. 2/5. (Pneus Hutchinson.)

UN VIRAGE ÉMOUVANT
Le Grand Prix de France des motocyclettes et des side-cars disputé à Fontainebleau a remporté un très gros succès. De bout en bout la lutte fut très émouvante et permit d'assister à un magnifique spectacle.

NOTRE NUMÉRO DOUBLE SUR LES GRANDS PRIX HIPPIQUE ET AUTOMOBILE PARAITRA SAMEDI PROCHAIN

C'est samedi prochain que paraitra notre numéro double mensuel. Nous avons dit qu'il serait consacré au Grand Prix Hippique et au Grand Prix de l'A. C. F. Il comportera trois parties :

1° LE GRAND PRIX DE PARIS

Toutes les phases du Grand Prix Hippique seront retracées fidèlement, d'une façon vraiment cinématographique. De plus, pour permettre aux fervents de l'hippisme de conserver un document complet sur les grandes courses du mois, nous reviendrons en détails sur les Prix de Diane et le Prix du Jockey-Club, sans que ces nouvelles études fassent double emploi avec celles des numéros précédents. Elles seront confiées à nos excellents collaborateurs René Riondet et Stuart.

2° AVANT LE GRAND PRIX DE L'A. C. F.

Une importante partie du numéro double du 5 juillet sera consacrée au Grand Prix de l'A. C. F., qui se disputera la semaine suivante. Nous donnerons les photographies des conducteurs et des voitures engagées, les plans et sites du circuit et une étude sur les grandes courses d'automobiles.

3° DEUX DESSINS DE SEM

Outre la large place que nous réserverons aux événements de la semaine, nous avons voulu faire une agréable surprise à nos lecteurs en leur offrant deux dessins de Sem, le célèbre caricaturiste, l'un représentant le champion du monde, de tennis Wilding, l'autre, le champion Français, Max Decugis.

NOTRE HORS-TEXTE

Dans ce numéro, nous publions un hors-texte. Nos lecteurs savent que nous en donnons deux par mois. Nous avons consacré celui d'aujourd'hui à

BRINDEJONC DES MOULINAIS,

le fameux champion de l'air qui, sur son Morane-Saulnier, vient d'accomplir l'exploit fantastique de voler de Paris à Varsovie en une journée et de pousser ensuite jusqu'à Saint-Pétersbourg, émerveillant le monde entier par son brio, son énergie et sa valeur de héros de 20 ans.

La Vie au Grand Air.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

La séance continue...

« La séance continue », comme disait Charles Dupuy, alors président de la Chambre, aux députés, un peu ahuris, qui venaient de recevoir sur la tête la bombe de Vaillant. En Angleterre, la séance continue. Après la suffragette qui est allée cueillir par la bride un cheval au Derby d'Epsom, voici un individu qui répond, paraît-il, ou plutôt qui ne répond plus, car il est mort, au nom de Hewitt, qui est allé arrêter, à Ascot, un autre cheval. Cette fois, l'affaire a été rapidement expédiée. Tandis que les chevaux d'Epsom, laissant à terre le cheval du Roi, s'enfuyaient vers le poteau d'arrivée, ici, un brave cheval indigné, un nommé Fitz Richard (ce doit être Richard Cœur de Lion) lança un coup de sabot à Hewitt, qui ne l'Hewitta point, et tel le forgeron de François Coppée, « d'un seul coup, d'un seul il lui fendit le crâne ».

J'avoue être sans pitié pour les malfaiteurs qui s'attaquent aux sports. Les démonstrations des suffragettes sont déjà bien ridicules et souvent bien odieuses quand elles s'attaquent à des hommes. Mais, s'en prendre aux courses, aux chevaux, aux terrains de tennis, c'est réellement passer les bornes. Il y a de très braves gens pour lesquels c'est l'unique plaisir de la vie. Va-t-on les en priver parce que Miss Pankhurst veut voter ? Qu'elle vote, je n'y vois aucun inconvénient. Je tiens même mon bulletin de vote à sa disposition, car depuis que j'ai le droit de voter, bien entendu je ne m'en sers jamais. Mais, par grâce, trêve de sabotage sportif. Il n'y a pas de raison pour qu'on n'en arrive pas à semer de tessons de bouteilles les terrains de football, à torpiller les parcours de régates, à miner les ponts sur le passage des courses automobiles et cyclistes. C'est de l'assassinat tout simplement et c'est une plaisante façon de vouloir conquérir le droit de vote au nom d'un geste qui devrait retirer le droit de vote à ceux qui l'ont déjà s'ils s'en rendaient coupables.

WHIPPER.

AVIATION

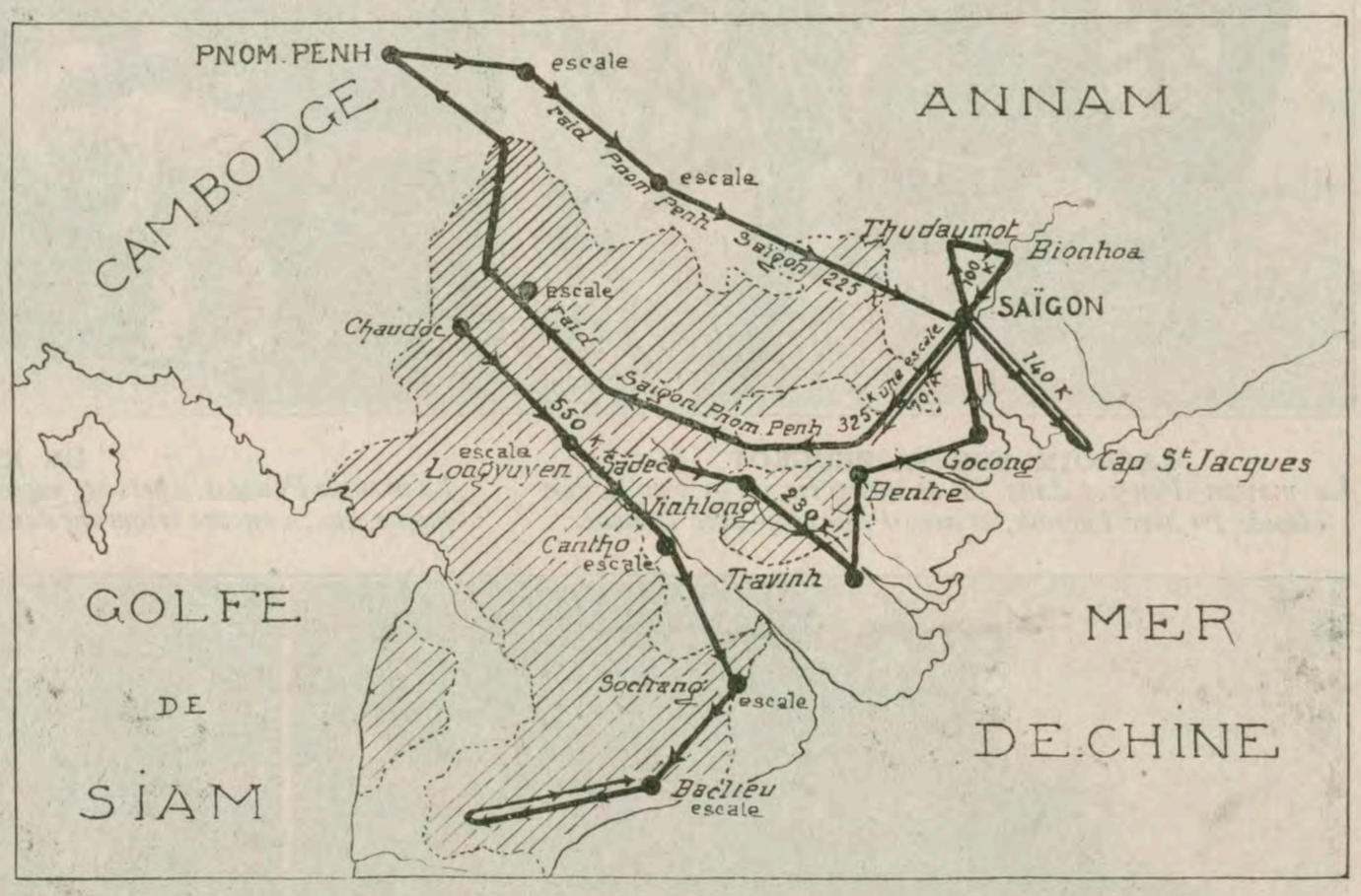
L'aviation coloniale

Les raids de Marc Pourpe

Saïgon, 19 mai 1913.

J'ai terminé hier ma randonnée aérienne, à travers toutes les provinces de la Cochinchine, continuant seul le programme que nous nous étions tracés, avec mon pauvre camarade, Géo Verminck et son frère Charles.

Mes deux voyages de Chaudoc à Camau, et de Sadec à Saïgon, ont été faits par petites étapes de 60 à 100 kilomètres. Tous les matins, très régulièrement, je quittais un poste pour rejoindre le suivant, où dans l'après-midi je donnais un meeting devant une foule d'indigènes venus de tous les recoins de la province pour voir le « May Bay ».



CARTE DES VOYAGES ACCOMPLIS PAR MARC POURPE EN COCHINCHINE

Je ne vous raconterai qu'un de mes voyages. J'extrais ce récit d'un journal de Saïgon.

Parti par les Fluviales avec son personnel et son appareil, mercredi 30 avril, M. Pourpe débuta dans son long et aventureux parcours par Chaudoc.

« Le parcours, nous dit-il, avait fort peu de terrains d'atterrissage, étant copieusement inondé, néanmoins l'atmosphère humide et le calme relatif firent de ces 70 kilomètres une promenade matinale agréable. A Longxuyen je n'eus aucune difficulté à reconnaître mon terrain d'atterrissage qui était marqué de traits à la chaux. Pourtant personne ne se trouvait sur le terrain, M. Cabanne de Laprade m'ayant demandé la veille au soir de reculer mon voyage d'un jour, ce que je n'avais pu faire, étant attendu par toutes les autres provinces à jour fixe.

« Donc, après un tour au-dessus de la ville j'atterris. Les mécaniciens me rejoignirent dans la soirée. Le lendemain matin à 9 heures, après avoir donné le meeting je partais pour Cantho où j'arrivai 40 minutes plus tard, ayant parcouru les 80 kilomètres qui me séparaient des deux villes. Le public européen et indigène vint à ma rencontre, pataugeant dans l'eau jusqu'aux genoux et ne me ménageant pas sa sympathie.

« L'appareil fut roulé près des tribunes et un abri en paillotte fut construit en prévision de la pluie menaçante. Me rendant compte que je n'aurais pu décoller de ce terrain exigu et trop détrempé, les ailes de *La Curieuse* furent démontées, le lendemain, et l'appareil conduit dans une rizière qui quoique fort bosselée, était plus propice à une envolée. Une demi-heure après, je serrai la main de tous mes amis de Chaudoc et après quelques virages au-dessus de la ville, je filai à toute allure sur Soctrang.

« Le vent soufflait très fort, les nuages étaient très bas ; je m'attendais à un orage de pluie à tout instant, mais j'avançais rapidement au-dessus du Bassac. Ainsi que me l'avait demandé M. Renault, l'aimable administrateur-adjoint de Cantho, au-dessus de chaque village je descendais, le survolant à quelques mètres. J'arrivai ainsi à Dain-Ngai où je dus changer de direction, le vent se faisant plus violent, ce que je sentais davantage, l'ayant complètement de côté au lieu de face.

« Finalement, j'atterris dans une grande rizière tout près de Soctrang. Bientôt M. Pech, administrateur de Soctrang, arriva en automobile et navré me fit savoir que le champ de courses qui avait été aménagé en aérodrome était à deux kilomètres de là. Une foule énorme m'y attendait. Aussi je n'hésitai pas à me remettre en marche et à atterrir définitivement sur la pelouse du champ de courses qui avait été avec beaucoup de soins préparée et qui, du reste, fut le meilleur terrain d'atterrissage de tout mon voyage.

« Le lendemain matin, petite déconvenue, la pluie parut vouloir contrarier mes vols, mais après une demi-heure de patience, je faisais transporter mon appareil au point de départ et par une petite pluie fine je donnai mon meeting à Soctrang. La population européenne et indigène était fort émue et c'est au milieu des cris « assez assez ! » que je partis pour Baclieu que je n'eus aucune difficulté à ateindre trente minute après mon départ de Soctrang.

Le lendemain matin à 8 heures 20, après avoir évolué pendant un quart d'heure sur le public, je me dirigeai sur Camau. Ce devait être mon parcours le plus difficile et le plus long. Dès les premiers kilomètres après Baclieu, je me trouvai au-dessus de rizières inondées que je quittai bientôt, pour survoler des terrains encore moins avantageux, des hautes herbes de la brousse, copieusement inondés.

« Sur le canal que je suivis, je rencontrai quelques sampans, de temps à autres une canhia. J'avais le vent debout, ce n'est qu'après 40 minutes de vol, que j'aperçus au loin l'agglomération de Camau noyée dans les palétuviers et les hautes herbes. Je cherchai en vain les signaux que j'avais demandés. Je fis plusieurs grands tours aux environs de la ville mais ne voyant rien et aucun terrain d'atterrissage vraiment sûr, je résolus au bout de 10 minutes de recherches de retourner sans arrêt à Baclieu. Je fis donc demi-tour et, vent arrière, filant à une allure vertigineuse ; je rencontrai au retour les mêmes paysages donnant tout à fait l'aspect de la formation de la terre à l'époque du chaos. J'aperçus très rapidement à ma grande surprise Baclieu, et j'atterris dans ma rizière hospitalière du matin. L'étonnement fut grand parmi les habitants de Baclieu.

« J'avais parcouru en une heure dix la distance de 146 kilomètres, plus dix minutes d'évolution au-dessus de Camau ce qui fait au total environ 170 à 175 kilomètres. Ceci représente la jolie vitesse de 150 kilomètres à l'heure. Ceci fut la dernière étape de mon raid Chaudoc-Camau retour à Baclieu ».

Je joins à mon envoi une carte de la Cochinchine avec un tracé de tous les voyages aériens que nous avons faits, les trois quarts du temps au-dessus des régions où peu d'Européens et même d'indigènes osent s'aventurer.

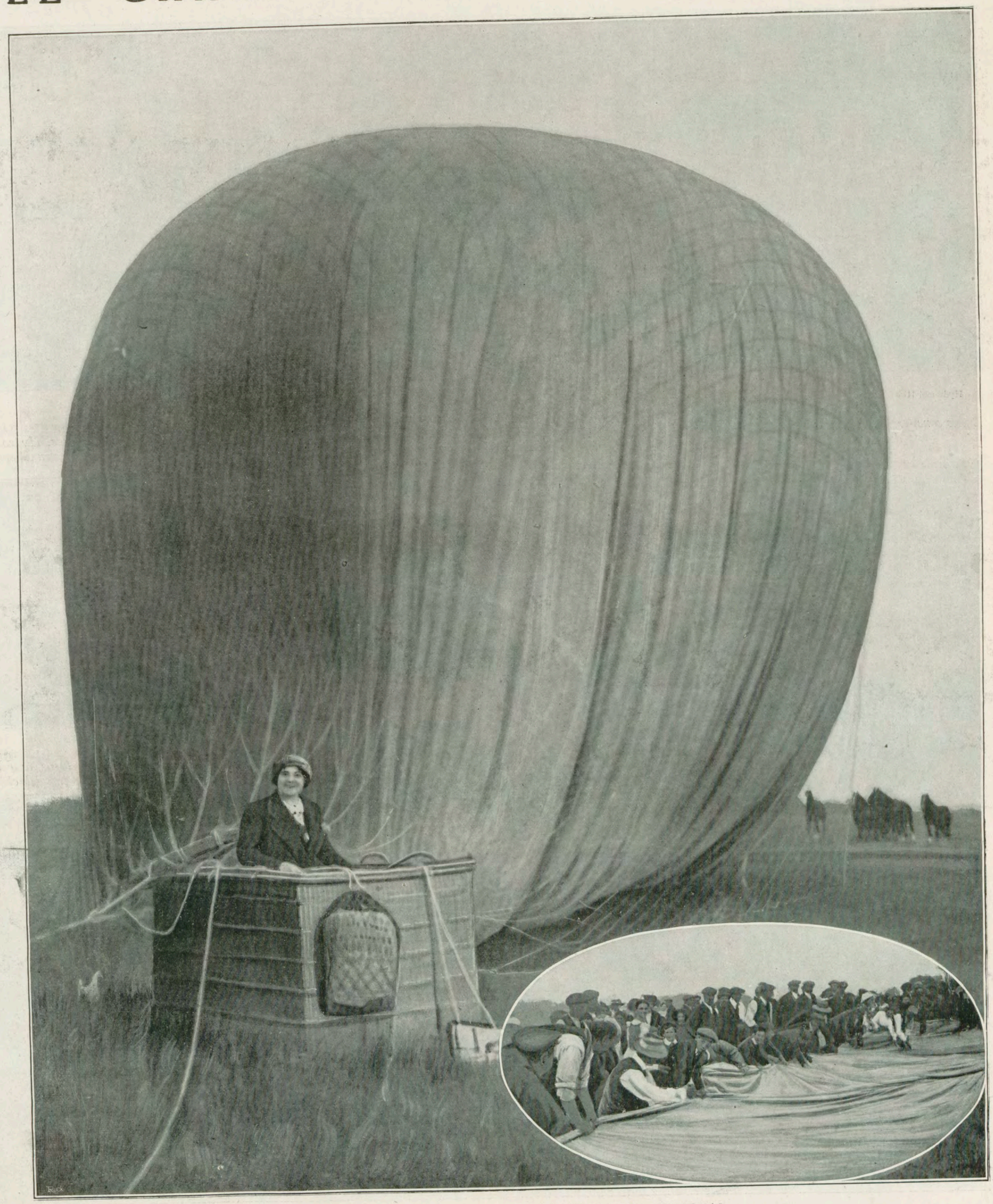
J'ai terminé ici ; dimanche 26, je donne mon meeting d'adieu aux Saïgonnais ; je pars ensuite pour le Tonkin, mais je ne sais si je volerai. Le Gouvernement général, je ne sais pour quelle raison, ne semble pas le *moins du monde* disposé à me donner les moyens de faire là-bas ce que nous avons si bien réussi ici.

Le Gouvernement général préfère s'intéresser à des manifestations aéronautiques de chambre, à des meetings sans grand intérêt, dans les grands centres, à condition, toutefois, que l'acteur soit un étranger : l'excellent Van den Born, qui fit quelques tours de piste, avait tous les appuis, le prudent Russe Kouzminsky n'avait qu'à demander pour recevoir.

Moi, qui préfère naviguer un peu dans ces pays — car il me semble que cela présente un tout autre intérêt, non seulement pour les foules, mais comme précisions sur l'application que l'on peut faire de notre belle industrie ici, comme renseignements au point de vue aéronautique militaire, etc., etc. — c'est à peine si je réussis à intéresser les provinces dans mes dépenses, tellement le Gouvernement général talonne ses administrateurs en sous-mains. Je le sais de la bouche de certains fonctionnaires, car je suis passé avec ma « Curieuse-Blériot » dans tous les postes, et pourtant l'emballement, l'enthousiasme est à son comble aussi bien chez l'Européen que chez l'indigène, mais..... l'administrateur a reçu des ordres et il n'ose pas.

Marc Pourpe.

LE GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB

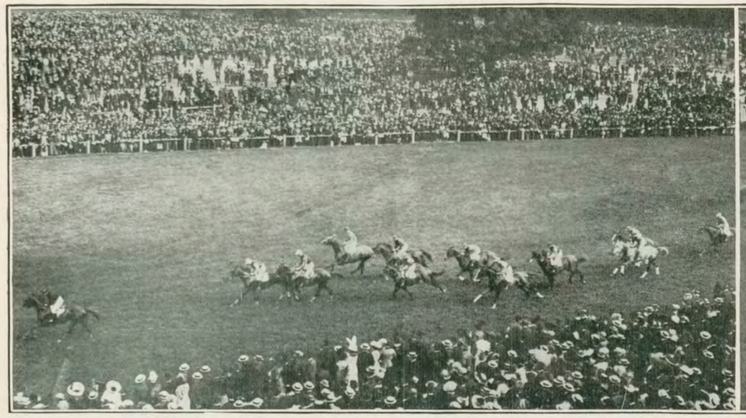


L'ATTERRISSAGE D'ALFRED LEBLANC ET DE Mlle MARCHAL

Le Grand Prix de l'Aéro-Club a permis à six aéronautes de tenter la traversée de la Manche. Le ballon d'Emile Dubonnet et Welby Jourdan est tombé à la mer. Les deux pilotes ont été recueillis quatre heures après leur chute. La victoire est revenue à l'Ile de France, *pilotée par Alfred Leblanc, qu'accompagnait Mlle Julienne Marchal, de l'Opéra-Comique. Ils atterrirent, après 25 heures, entre Marschapel et North Coats (Angleterre), arrêtés par la mer du Nord.*

LA VIE AU GRAND AIR

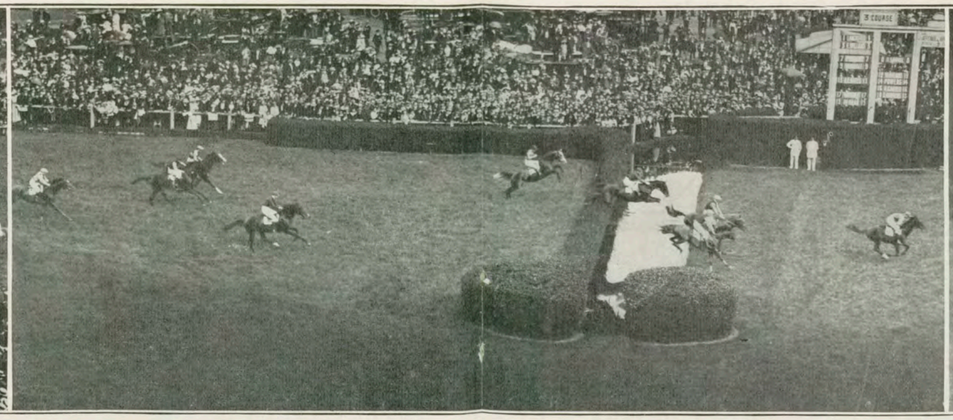
ULTIMATUM GAGNE LE GRAND STEEPLE-CHASE DE PARIS



Hydromel III Ultimatum Inquisitif Ben y Gloë Marteau II

LE PASSAGE DEVANT LES TRIBUNES, APRÈS LE DÉPART

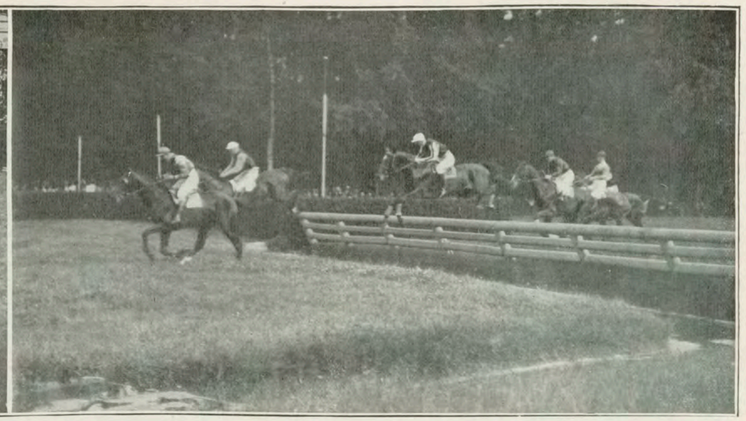
Douze concurrents se sont présentés sous les ordres du starter. Dès le signal, Hydromel III s'est élancé en tête devant Ultimatum, Inquisitif, Ben y Gloë, Marteau II, Sansovino et Sea Lord.



Ben y Gloë Inquisitif Ultimatum Marteau II

LE PREMIER SAUT DE LA RIVIÈRE DES TRIBUNES

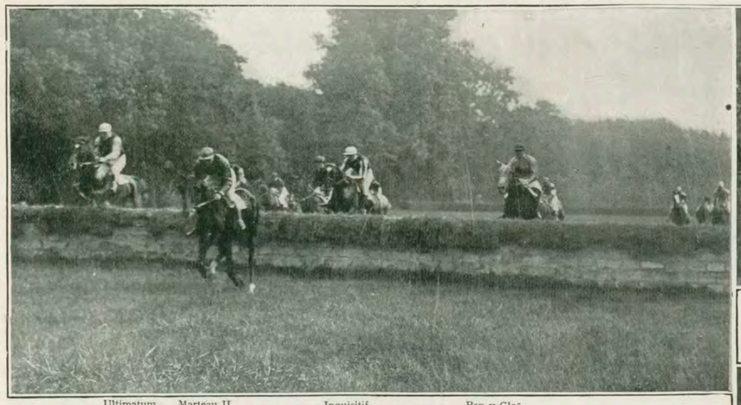
Au premier saut de la rivière des tribunes, Hydromel III était toujours détaché devant Marteau II, Ultimatum, Inquisitif, Stoure, Ben y Gloë; Sansovino venait ensuite. Sur notre document, Hydromel III a déjà passé l'obstacle.



Marteau II Ultimatum Inquisiti Ben y Gloë

LES CONCURRENTS AU BROOK

Au brook, Marteau II avait le commandement; il sautait devant Ultimatum, Inquisitif, Stoure, Ben y Gloë, Sea Lord et Selinonte. Le train à ce moment était régulier sans rien d'excessif.



Ultimatum Marteau II Inquisitif Ben y Gloë

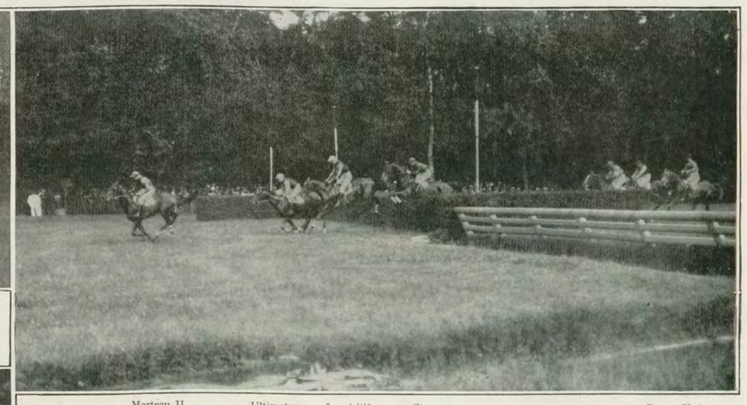
LE SAUT DU MUR EN PIERRES

Marteau II passait premier l'obstacle, suivi d'Ultimatum, Inquisitif, Stoure, Ben y Gloë et Sea Lord. Peu après, A. Carter demandait un effort à Ben y Gloë qui venait en seconde position.

Ultimatum Inquisitif Marteau II

LE SECOND SAUT DE LA RIVIÈRE

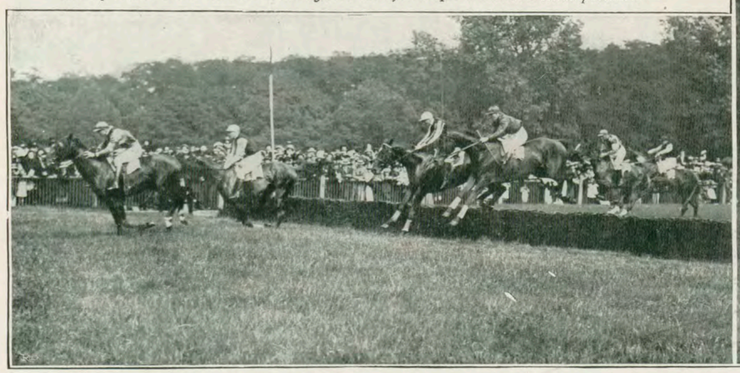
Marteau II faisait une faute légère au talus, ce qui ne l'empêchait pas de continuer à régler le train. Il passait la rivière des tribunes, au second tour, un peu détaché devant Ultimatum, Inquisitif, Ben y Gloë, Stoure et Selinonte.



Marteau II Ultimatum Inquisitif Stoure Ben y Gloë

LA HAIE DU BROOK

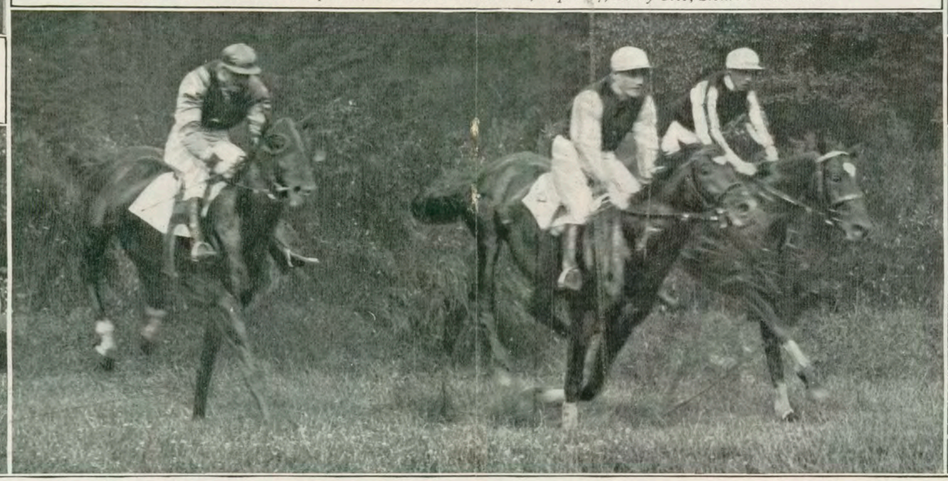
Ben y Gloë commençait à perdre du terrain. A la haie du brook, Marteau II avait toujours le commandement devant Ultimatum, Inquisitif et Stoure. Tripot II, se rapprochait.



Marteau II Ultimatum Inquisitif Stoure Selinonte Sea Lord

LA RIVIÈRE DU HUIT

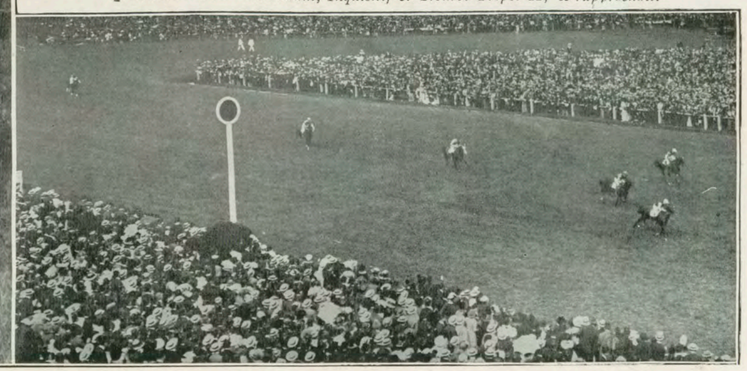
La rivière du huit était franchie sans incident. Le peloton de tête se composait toujours de Marteau II, Ultimatum, Inquisitif; après, venaient Stoure, Selinonte, Sea Lord et Tripot II.



Marteau II Ultimatum Inquisitif

AU BULL-FINCH — LES TROIS CHEVAUX DE TÊTE

Marteau II, Ultimatum et Inquisitif franchissaient le bull-finch presque sur la même ligne. Stoure, qui précédait Ben y Gloë de quelques longueurs tombait boiteux et s'arrêtait. Avant la dernière haie, Ultimatum dominait ses deux rivaux.



Tripot II Ben y Gloë Marteau II, Inquisitif Ultimatum

L'ARRIVÉE DU GRAND STEEPLE (6.500 mètres, 150.000 francs)

Sur le plat, ni Inquisitif, ni Marteau II ne pouvaient plus inquiéter Ultimatum. Le cheval de M. Arthur Veil-Picard, très bien monté par Parfrement, gagnait avec deux longueurs d'avance sur Marteau II.

LES CHAMPIONNATS D'ATHLÉTISME

L'ARRIVÉE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE 100 MÈTRES

Le championnat de France de 100 mètres a été gagné dimanche dernier, à Colombes, par Black, en 11 s. 4/10. Le 200 mètres revint à Gauthier, en 22 s. 8/10, le 400 mètres, à Poulenard, en 52 s. 4/10, le 800 mètres, à Dantigny, en 2 minutes, le 1.500 mètres, à Keyser en 4 m. 4 s. 8/10, le 5.000 mètres, à Granger, en 15 m. 43 s. 6/10, le 110 mètres haies, à Meunier en 16 secondes et le 400 mètres haies, à André en 57 secondes.

LE SAUT EN HAUTEUR SANS ÉLAN

Peux remporta deux championnats : celui du saut en hauteur sans élan avec 1 m. 51 et du saut en longueur sans élan avec 3 m. 22.

LE SAUT A LA PERCHE

Le saut à la perche revint à Gonder, passant 3 m. 30, le disque à Tison (38 mètres), le poids, à Tison encore (12 m. 72) et le javelot, à Lemasson (45 m. 30).

LE SAUT EN HAUTEUR AVEC ÉLAN

A. et R. Labat se partagaient le championnat en hauteur avec élan avec 1 m. 75, et Campana remportait le saut en longueur avec élan (6 m. 98).

BRINDEJONC DES MOULINAIS

Détenteur de la Coupe de distance avec le raid Paris-Varsovie

AÉRONAUTIQUE

Le Grand Prix de l'Aé. C. F.

Alfred Leblanc nous raconte sa victoire.

Je suis d'autant plus heureux de mon succès dans le Grand Prix de l'Aéro-Club que c'était seulement la troisième fois que je le disputais. J'avais concouru, en 1905, dans le premier, lorsque je commençais à faire du ballon. C'était ma première course et je partais des Tuileries avec un petit 800 mètres cubes, sans grande confiance. Mon ami Martin m'accompagnait. Le regretté Jacques Faure gagnait, atterrissant à Kirchdrauf (Hongrie), soit 1.344 kilomètres. Nous avions été abattus par la neige, en Allemagne, ne réussissant qu'à couvrir 650 kilomètres. Je m'alignais, encore, en 1906, toujours avec Martin et mon 800 mètres cubes. Nous descendîmes près des Sables-d'Olonne, nous classant seconds derrière Barbotte. Je ne pus jamais courir depuis, car la date des Grands Prix concordait toujours avec les Coupes Gordon-Bennett d'aviation ou de ballons, auxquelles je prenais part. Cette année, la Coupe Internationale se disputant en France, l'Aéro-Club avait été obligé d'avancer son Grand Prix, ce qui me permettait de m'engager. Malheureusement, j'étais désillusionné par le tirage au sort qui m'avait éliminé des partants, ne me plaçant que parmi les suppléants, ainsi qu'Emile Dubonnet et Blanchet. Je ne comptais plus partir, lorsque, la veille au soir, j'apprenais les forfaits de Bonnet et Delebecque qui nous qualifiaient Dubonnet et moi. J'allais pouvoir disputer ma chance dans ce véritable Championnat de France du ballon sphérique.

LÉON BARTHOU
VAINQUEUR EN 1912.

Je prenais à la hâte mes dispositions pour partir et prévenais ma seconde, Mlle Marchal, qui, comme moi, était très heureuse de ce revirement du mauvais sort. Elle jouait *Mignon*, en matinée, le dimanche, à l'Opéra-Comique, mais peu lui importait, puisque nous devions nous élever dans les derniers. Elle se dépêcherait après la représentation!

La mauvaise direction du vent, qui poussait vers la Basse-Normandie et la Bretagne, n'était pas pour me séduire, car elle ne permettait pas à chaque pilote de défendre régulièrement sa chance devant cet obstacle terrible: la mer. Cependant, j'espérais trouver dans l'air un courant qui nous permettrait de prolonger notre voyage en tentant la traversée. C'est avec cette idée que je partais de Saint-Cloud, décidé à ne pas insister si je ne trouvais pas le lit favorable du vent.

Dès le départ, je cherchais donc, en m'élevant, si je pourrais me diriger vers l'Angleterre. Au début, notre direction était plein ouest et nous passions à gauche de Port-Marly. Je sacrifiais quelques sacs de lest et enfin, vers 1.300 mètres, je trouvais le courant souhaité. Dès lors, j'étais bien résolu à ne pas descendre au-dessous de l'altitude favorable. Aucun repère en mer, n'étant possible, nous ne pouvions, en effet, nous baser que sur les courants contrôlés sur terre. C'est à minuit 55 que nous nous engagions au-dessus de la Manche. Alors que je croyais devoir prendre l'Angleterre par Newhaven, notre ballon nous porta vers Hastings, nous ayant ainsi considérablement déportés. Ceci provenait de ce, qu'au lever du soleil, nous avions été « pompés » progressivement jusqu'à 2.500 mètres et le courant, comme nous l'avons vu, par la suite, était plein nord.

Au-dessus de Chatham, à 9 heures, nous entendîmes retentir deux coups de canon sinistres. Le passage sur ce port fortifié est, en effet, interdit. Je ne crus pas utile de descendre et de sacrifier ainsi bénévolement notre chance au moment où elle devenait meilleure. Je pensais que les canons étaient chargés à blanc et j'espérais qu'on ne tirerait pas à boulet. Je fis bien de ne pas atterrir! A 11 heures 44, par une chaleur qui commençait à devenir torride, nous passions à gauche de Gainsford Hall, mais, là, nous n'avions plus de carte: nous ne pensions pas, en effet, venir si loin et nous fûmes obligés de suivre notre route sur une toute petite carte d'Europe. En baissant sur la baie de Wash, à 4 heures, le ballon fut emporté vers l'ouest, ce qui nous permit de continuer jusqu'à la baie de Humber. Tenter la traverser aurait été, alors, une inutile imprudence, car nous aurions certainement manqué l'autre rive. Je trouvai qu'il valait mieux atterrir. Je me pendis à la corde de soupape, mais sans succès et ce n'est que très difficilement que je parvins à l'actionner. Le ballon descendait très lentement, nous étions encore à 2.000 mètres et la mer avançait avec rapidité vers nous. Fort heureusement, alors que nous nous trouvions à 800 mètres d'altitude et seulement à 100 mètres de la mer du Nord, un vent du large nous prenait avec à-propos et nous repoussait dans les terres.

La descente s'effectuait, maintenant, avec la vitesse d'un bolide. Je lançais par-dessus bord mes cinq derniers sacs de lest et nous nous posions, avec douceur, à 7 heures 20 du soir, entre Marschapel et Nort Coates, à deux kilomètres de la mer.

Quand je dus soupaper, il me restait encore cinq sacs de lest et si nous n'avions pas été arrêtés par l'eau, nous aurions certainement passé une seconde nuit et atterri seulement le lendemain à midi. Je craignais, en effet, que ceux qui étaient partis avant nous, ayant pris l'Angleterre beaucoup plus à l'ouest, aient pu tenir et monter jusqu'en Ecosse. Fort heureusement, personne ne l'avait fait, et l'éternel second que je suis, passait enfin premier!

ALFRED LEBLANC.

AUTOMOBILE

La mort de Zuccarelli

La leçon d'une catastrophe.

Il y a quinze jours à peine, au lendemain de la mort de l'ingénieur italien Bigio, nous parlions ici de la question de l'autodrome, et nous disions : « La solution est entre les mains de la Chambre syndicale. A elle de savoir et de faire savoir si l'autodrome lui convient et si elle n'a pas intérêt, pour les essais des voitures de courses comme pour les essais de voitures privées, rapides, à faire construire un terrain où ces essais puissent se dérouler en toute sécurité. »

La mort du coureur italien Zuccarelli, l'un des trois champions de la maison Peugeot, et qui était, lui aussi, comme Bigio, un ingénieur distingué, et non un simple manieur de volant, vient de donner de nouveaux arguments en faveur de l'autodrome.

Il n'est pas douteux, aujourd'hui, que la mise au point, en dehors des courses, en dehors des routes de courses, sur des chemins non gardés, ou mal gardés, par des gardes officieux, n'ayant d'ailleurs nulle autorité pour en interdire l'accès, est devenue, sinon chose impossible, au moins l'un des métiers les plus périlleux qu'on puisse rêver. On connaît l'accident qui coûta la vie à Zuccarelli. C'est l'accident classique des essais. Le coureur de la maison Peugeot essayait sa voiture sur la route de Nonancourt à Evreux, route droite, à peu près déserte en général, et qui est devenue un des terrains classiques à la veille des circuits. Les voitures de cette année, qui doivent concourir à Amiens, et dont la puissance est basée sur une consommation de 20 litres aux 100 kilomètres, atteignent en général une vitesse d'environ 100 kilomètres à l'heure, c'est-à-dire 2 kilomètres 1/2 à la minute ou 42 mètres par seconde. C'est dire avec quelles précautions leur maniement s'impose, même sur des routes désertes où l'on peut s'attendre à voir surgir d'un chemin transversal une charrette. Supposez, en effet, une charrette débouchant à 200 metres. C'est exactement cinq secondes de la marche de la voiture. Il faut qu'en cinq secondes le coureur ait aperçu l'obstacle, ait coupé l'allumage, freiné et trouvé moyen de se tirer d'affaire Je ne dis pas d'arrêter, car, sur cette distance, le temps matériel de la réflexion déduit, il n'y a pas de freinage complet possible, et si, par hasard, il y en avait un, il serait presque aussi fatal que le choc. Entre Tivoli et Thomer, à sept kilomètres de Nonancourt, une voiture de cultivateur conduite par M. Maurice, homme âgé et malheureusement un peu sourd, déboucha sur la route. En quelques secondes, Zuccarelli arriva sur l'obstacle, prit en écharpe le cheval et le faucha littéralement. Le malheureux conducteur, projeté hors de sa voiture, fut tué net d'une fracture à la base du crâne. Son mécanicien et ami, Ernest Fanelli fut grièvement blessé.

Les gens qu'on appelle sensés, probablement parce qu'ils n'ont pas le sens des réalités, lèveront les bras au ciel en disant : « Ces vitesses sont insensées sur les routes, et d'ailleurs elles y sont interdites. »

C'est exact, mais, d'autre part, le Grand Prix de l'Automobile Club de France à Amiens est officiellement annoncé et officiellement autorisé par les pouvoirs publics.

Pour le courir, il ne suffit pas de construire des voitures, il faut encore les essayer. On voit mal une grande maison d'automobiles risquant non seulement sa réputation, mais la vie de ses conducteurs, dans une course de fond à grande vitesse avec des engins dont les organes n'ont pas été progressivement essayés à la même vitesse sur des distances moindres.

Dès lors, il faut faire des essais, où les faire? Les simplistes répondront : sur la future route du Circuit. Or, c'est la seule route où ces essais soient officiellement interdits. En effet, on travaille sur cette route, pour la mettre en état, et, par conséquent, il ne saurait être question de s'y livrer à des tentatives à grande allure. Il faut donc aller quelque part. On y va, et l'on va souvent à la mort. Remarquez qu'il en est de même pour les essais des 40.000 voitures que produit annuellement l'industrie automobile française. Il n'est pas un conducteur, mettant au point un simple taxi, qui ne soit en contravention avec les règlements de police, puisque ces règlements interdisent toute vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure, même en rase campagne. Or, le cahier des charges, officiel de chaque voiture, et même des voitures de service public, appartenant à l'Etat, exige un essai à une vitesse supérieure à la vitesse légale.

Bien plus, la nouvelle loi de finance qui fixe l'impôt sur la puissance des moteurs, fait intervenir leur cylindrée, ou plutôt les dimensions de leur cylindrée et le nombre de tours des moteurs, nombre de tours calculé, dit une circulaire officielle, d'après le rapport de la vitesse maxima indiquée pour la voiture, et les dimensions des engrenages. Or, il n'est pas une voiture pour laquelle on n'indique une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure. L'impôt légal est donc perçu en se basant sur la nécessité d'une vitesse illégale. S'il fallait un argument de plus contre la limitation de la vitesse, je crois que celui-là est d'un beau calibre. La conclusion, c'est qu'il faut, répétons-le bien, il faut un autodrome. Si les particuliers n'arrivent pas à le fonder, ce sera l'Etat qui sera bien obligé de se mettre à la tête du mouvement. Seulement cela coûtera le double.

GEORGES PRADE.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 29 JUIN. — *Cyclisme.* — Paris (Départ du Tour de France).

DIMANCHE 29 JUIN. — *Cyclisme.* — Vincennes (Première journée du meeting cycliste de la Ville de Paris).

DIMANCHE 29 JUIN. — *Athlétisme.* — Grand Prix du Racing.

DIMANCHE 29 JUIN. — *Hippisme.* — Grand Prix de Paris.

LUNDI 30 JUIN. — *Golf.* — La Boulie : (Match France-Amérique).

MARDI 1er JUILLET. — *Golf* — La Boulie : (Match France-Amérique).

RESULTATS TECHNIQUES

DU 16 AU 23 JUIN

AÉRONAUTIQUE

LUNDI 16 JUIN — Etampes. — Marcel Cavelier couvre 999 kilomètres, totalisant pour la Coupe Michelin.

LUNDI 16 JUIN — Paris — Eugène Gilbert effectue le parcours Villacoublay-Bordeaux-Villacoublay

MARDI 17 JUIN. — Reims. — Prévost établit le record des 50 kilomètres en 16 m. 43 s. 4/5, des 100 kilomètres en 33 m. 30 s et de 130 kilomètres en 43 m. 30 s.

MARDI 17 JUIN. — Etampes. — L'aviateur Cavelier couvre 888 kilomètres, totalisant pour la Coupe Michelin.

MARDI 17 JUIN. — Alfred Leblanc remporte le Grand Prix de l'Aéro-Club, avec Mlle Marchal comme passagère, atterrissant près de Hull.

MOTOCYCLISME

JEUDI 19 JUIN. — Brighton Beach. — Costello établit le record motocyclette de l'heure parcourant 119 kil. 624.

DIMANCHE 22 JUIN. — Fontainebleau. — *Grand Prix de France.* — Deuxième catégorie (350 cmc) : 1. Lacroix qui couvre les 450 kilomètres en 6 h. 21 m. 38 s. ; 2. Péan, en 6 h. 39 m. 19 s. Troisième catégorie (500 cmc) : 1. Lavanchy en 6 h. 6 m. 52 s.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 22 JUIN. — Colombes. — *Les Championnats de France, amateurs d'athlétisme* :

100 mètres : Black (11 s. 2/5). — *200 mètres :* Gauthier (22 s. 4/5). — *400 mètres.* Poulenard (52 s. 2/5 — *800 mètres :* Dantigny (2 m.). — *1.500 mètres :* Keysel (4 m. 4 s. 4/5). — *5.000 mètres :* Granger (15 m. 43 s. 3/5. — *110 mètres haies :* Meunier (16 s.) — *400 mètres haies :* André (57 s.). — *Saut en hauteur sans élan :* Feux (1 m. 50). — *Saut en hauteur avec élan :* A. Labat et R. Labat (1 m. 75). — *Saut en longueur sans élan :* Peux (3 m. 22). — *Saut en longueur avec élan :* Campana (6 m. 98). — *Saut à la perche.* Gonder (3 m. 30). — *Lancement du poids :* Tison (12 m. 72). — *Lancement du disque ;* Tison (38 m.). — *Lancement du javelot :* Lemasson (45 m. 30).

HIPPISME

MARDI 17 JUIN. — Enghien. — *Prix du Début* (haies 20 000 francs, 2.800 mètres) : 1. Pickles, à M. H. de Mumm (W. Head) : 2. Marignac. — P. M. gag., 63 francs ; pl., 28 fr. 50, 149 francs.

DIMANCHE 22 JUIN. — Auteuil. — *Grand Steeple-Chase de Paris* (150.000 francs, 6.500 mètres). : 1. Ultimatum, à M. A. Veil-Picard (G. Parfrement) ; 2. Marteau II ; 3 Inquisitif. — P. M. : gag. 45 fr. 50 ; pl., 19 francs, 36 fr. 50, 23 fr. 50.

TIR AUX PIGEONS

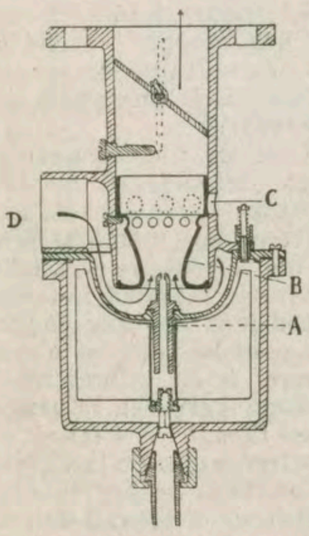
SAMEDI 21 JUIN. — Bois de Boulogne. — *Grand Prix du Bois de Boulogne* (10.000 francs) : 1ers *ex æquo*, MM. Loret de Mola, Pierre Denfert-Rochereau et Roger de Barbarin, tuant 11/12.

REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE (1)

CARBURATEUR « LE CENTRAL », — Ce carburateur est ainsi dénommé parce que tout y est concentrique : l'arrivée de l'essence, le flotteur et sa boîte, le gicleur et le boisseau d'air additionnel.

L'essence arrive au-dessous de la chambre du gicleur, en son centre, le pointeau est remplacé par un clapet spécial actionné de bas en haut par le flotteur dont il est solidaire. Ce système supprime les leviers, parfois sujets à déréglage.

La vaporisation se fait par l'intermédiaire du gicleur A, placé au centre du couvercle concave de la chambre du flotteur, et servant de guide à ce dernier. Le gicleur plonge dans l'essence et ne peut s'obstruer par les corps étrangers qui se déposent au fond. Un petit cône peut être placé au-dessous de l'ajutage pour briser le jet d'essence et parfaire ainsi la vaporisation.



La coupe du carburateur " Le Central ".

L'intérêt de la disposition centrale est que, quel que soit l'inclinaison du carburateur, le niveau de l'essence reste constant dans le gicleur.

D'autre part, un boisseau mobile, à diaphragme élastique B, permet le dosage. par le moteur lui-même et suivant son régime, de l'essence et de l'air nécessaires. A cet effet, le poids du boisseau est réglé une fois pour toutes. Manœuvré par le moteur lui-même et constamment léché par les vapeurs d'essence, il ne peut se dérégler ni s'encrasser.

Suivant le régime de marche du moteur, le boisseau monte ou descend, découvrant plus ou moins les orifices d'air additionnel C et diminuant plus ou moins l'étranglement du passage de l'air réchauffé au niveau du gicleur.

L'air réchauffé, pris à proximité de la tuyauterie d'échappement, arrive en D par un tuyau portant une fenêtre destinée à réduire ou supprimer le réchauffage suivant la température, il lèche ensuite le couvercle concave de la chambre du flotteur et passe enfin au gicleur.

Ce carburateur est fort bien conçu et nous pensons que son emploi peut donner d'excellents résultats. Ceci est uniquement affaire de construction.

UN PROPULSEUR AMOVIBLE POUR EMBARCATIONS. — Ce groupe propulseur, dû à M. Louis Moussard, se compose d'un moteur minuscule à deux temps, sans soupapes ; il actionne une hélice aérienne d'un mètre d'envergure. Le moteur peut être alimenté par n'importe quel carburant.

Le canot à hélice aérienne.

Placé sur une norvégienne, avec quatre personnes à bord, ce groupe propulseur. qui ne pèse que dix kilos, permet d'atteindre une vitesse de 12 kilomètres à l'heure.

(1) Nous recevrons avec plaisir tous les renseignements sur les inventions nouvelles que l'on voudra bien nous faire parvenir.

ROUE AMOVIBLE. — La roue amovible Madre est montée sur un faux moyeu cylindrique, portant à son extrémité un épaulement muni d'un dispositif d'accouplement, sur lequel vient s'emmancher le moyeu proprement dit de la roue, muni du même dispositif d'accouplement. La roue peut ainsi être dégagée sans le secours d'aucun outil.

La particularité de cette roue est d'avoir son entraînement produit par des organes de forme régulière, ne pouvant en aucun cas se coincer : ces organes étant placés latéralement à des portées cylindriques servant de guides. Les dits organes, étant taillés dans la masse même du faux moyeu et sur tout ou partie de sa circonférence, offrent de nombreux points de contact et par suite une grande résistance.

Les dispositifs d'accouplement sont de petite dimension et très léger, de sorte que la roue conserve son aspect ordinaire et toute sa légèreté.

La roue Madre se compose de 4 pièces : le faux moyeu ; le moyeu de la roue ; l'écrou ; et enfin le chapeau contre-écrou formant verrou de sécurité.

Pour solidariser le faux moyeu et le moyeu, 5 dents en noix sont prises dans la masse même des deux pièces. Ces noix viennent s'encastrer les unes dans les autres sans jeu, la joue du moyeu recouvrant le tout met le dispositif d'entraînement à l'abri des chocs et des intempéries.

Le moyeu des roues est maintenu sur les faux moyeux au moyen d'une bague d'arrêt à crans, vissée sur la partie filetée de l'extrémité du faux moyeu.

Le chapeau contre-écrou formant verrou de sureté se compose d'un chapeau de roue ordinaire formant bouchon étanche pour les organes intérieurs maintenus ainsi en bon état de graissage. Ce chapeau porte sur la circonférence un bossage dans lequel vient se loger la tige d'un cliquet qui pénètre dans les créneaux du faux moyeu, et porte une tête de manœuvre. Un ressort puissant, logé dans ce même bossage, maintient continuellement le cliquet à sa position de verrouillage dans les créneaux. Ce système très simple empêche tout desserrage du chapeau contre-écrou et donne la même sécurité qu'une goupille fendue passée dans un écrou à créneaux.

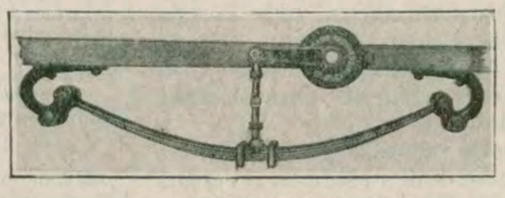
Lorsque la roue est montée, aucune saillie, aucune pièce apparente, ne la différencient des roues ordinaires. Son fonctionnement est parfait, même lorsque les pièces de serrage sont serrées à la main.

Le démontage et le remontage sont faciles, extrêmement rapides et ne nécessitent aucun outilage spécial.

AMORTISSEUR PROGRESSIF A. D. — On sait que les ressorts de suspension des voitures ont pour objet d'atténuer, pendant la route, les chocs produits par dénivellation du sol.

Or, lorsque les ressorts s'infléchissent sous l'action d'une oscillation du véhicule, causée par le passage sur un cassis, par exemple, ils tendent à se redresser violemment.

L'amortisseur A. D. tend à limiter ces effets nuisibles de la détente. Il se compose d'une tige de longueur réglable, fixée d'une part au ressort inférieur et,


L'amortisseur A. D.

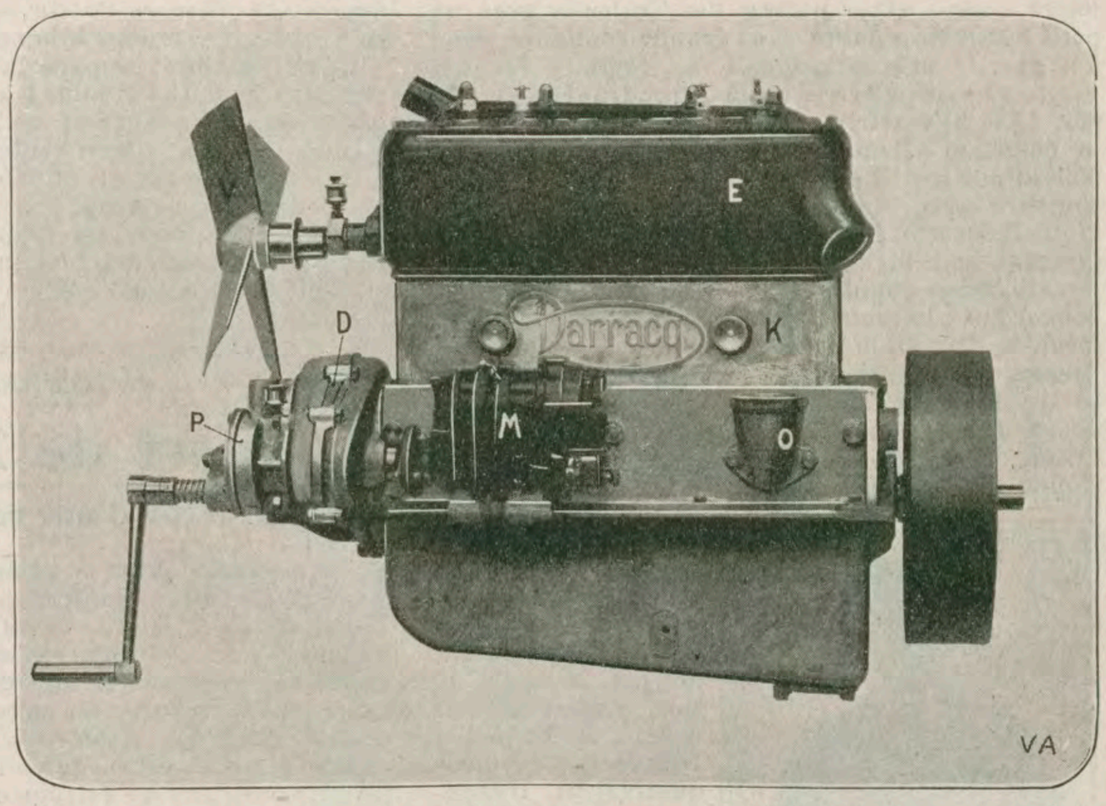
d'autre part, à un levier solidaire d'un encliquetage libre dans la descente et qui n'encliquette que dans la remontée.

Dans ce cas, l'encliquetage entraîne des disques qui frottent, sous une pression réglable, contre d'autres disques.

PAUL LAUNAY.

LES NOUVEAUX MODÈLES DE DARRACQ

La Darracq Limited, abordant une fabrication entièrement nouvelle, vient de lancer une série de types à soupapes dont on parle beaucoup dans les milieux automobiles. Ce sont des modèles qui s'inspirent des données classiques, mais que les usines de Suresnes ont soignés dans les moindres détails, de façon à obtenir un rendement supérieur en même temps qu'une robustesse et un silence parfaits.



LE MOTEUR DARRACQ A SOUPAPES, VU A GAUCHE

P, Pompe centrifuge. D, carter de la chaîne de distribution. M, magnéto. O, orifice de remplissage d'huile. V, ventilateur. E, culotte d'échappement. K, cache-soupapes.

Les moteurs ont un aspect aussi simple qu'élégant et les châssis sont traités à l'avenant.

Examinons d'abord la partie moteur : Les cylindres sont du type monobloc. Les dimensions sont de :

85 d'alésage et 130 de course pour le type 14 chx.

75 d'alésage et 120 de course pour le type 10 chx.

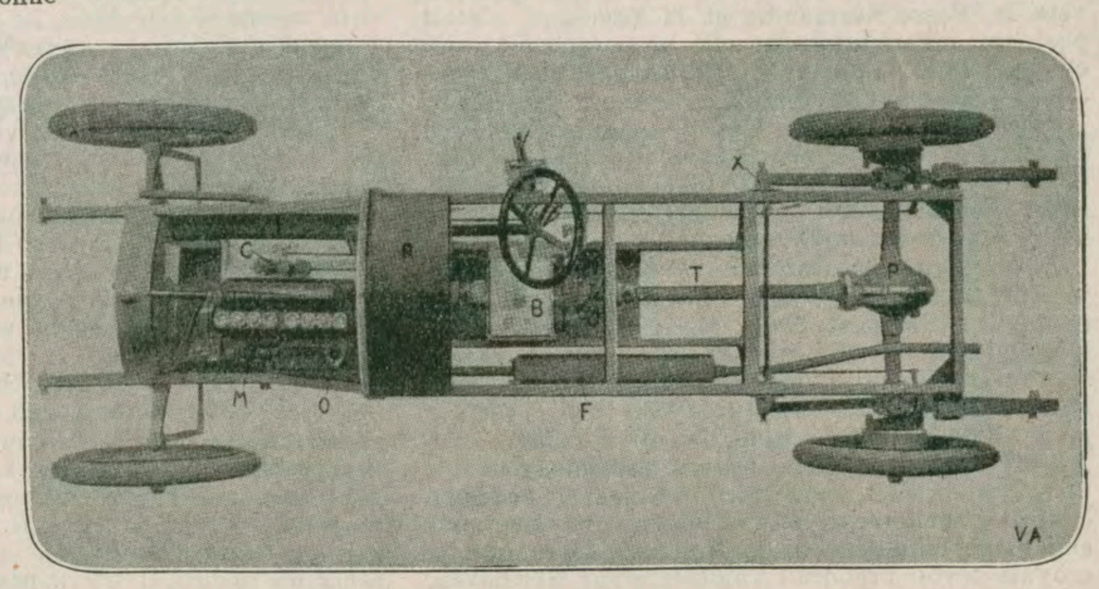
Le 14 chx doit fournir au banc 38 chx nets, s'il est du type série et 50 chx s'il est du modèle allégé à rendement de course. Quant au 10 chx, il n'est accepté par le service de la vérification que s'il donne 25 chx.

Le vilebrequin est porté par trois larges paliers, ce qui empêche toute vibration. Le carburateur à tête noyée dans le bloc même des cylindres permet un ralenti et une souplesse remarquables. Il prend l'air qui lui est nécessaire au travers de la masse des cylindres et dans la chambre des queues de soupapes. La magnéto, du type à haute tension est à avance variable.

Le graissage est très simple ; une pompe à engrenages puise l'huile dans le fond du carter, l'amène sous pression dans quatre canaux transversaux, où les bielles du moteur, munies de godets spéciaux la répartissent partout où elle est nécessaire ; cette huile retombe ensuite au fond du carter, où la pompe l'aspire à nouveau.

Le refroidissement est assuré par un radiateur, une pompe à grand débit et un ventilateur d'aluminium à larges pales. La pompe est placée latéralement au moteur et est commandée par le même pignon que la magnéto.

Examinons maintenant la partie châssis. Le châssis du 10 chx, aussi bien que du 14 chx est en tôle d'acier emboutie, étroit à l'avant et relevé à l'arrière. Le changement de vitesses, à trains baladeurs multiples, comporte quatre vitesses et la marche arrière ; le verrouillage des baladeurs, dans les diverses positions, est réglé par des billes poussées par des ressorts dans des encoches ménagées dans les réglettes.



Le châssis de la nouvelle Darracq, à soupapes

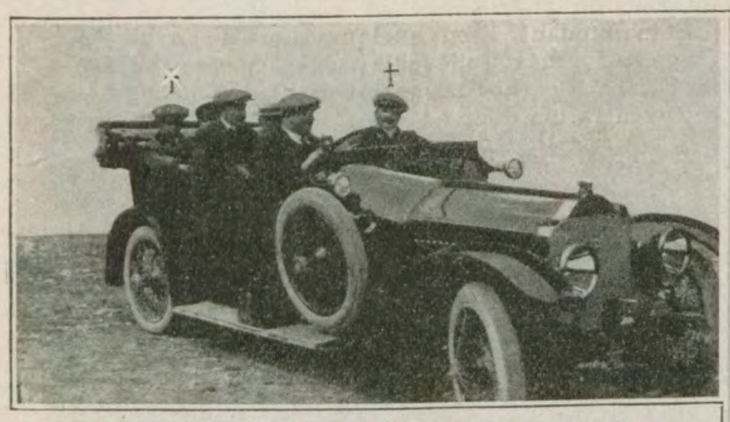
La transmission au pont arrière se fait par pignon d'angle et couronne.

Les freins sont d'un réglage facile : le frein à main agit sur les roues et le frein au pied sur l'arbre secondaire de la boîte des vitesses.

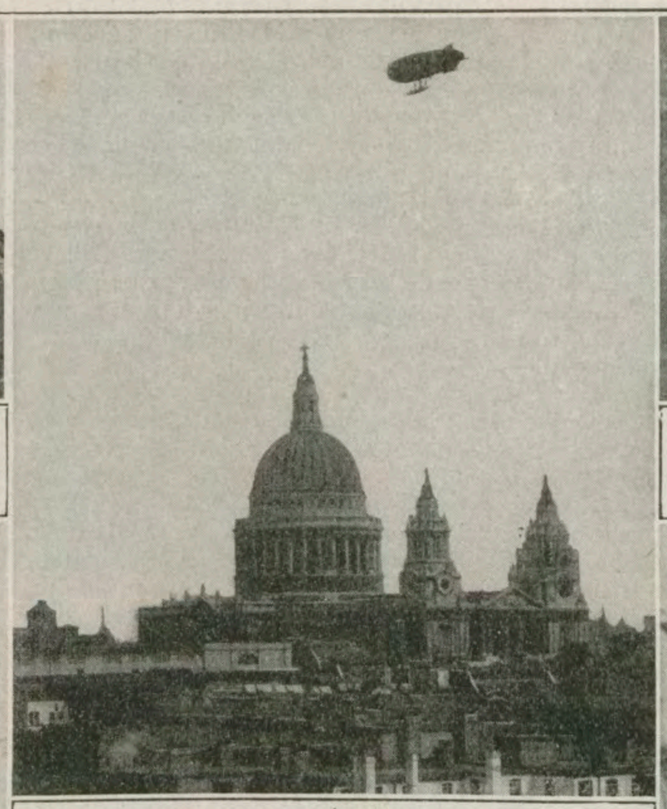
Quant aux prix de ces types qui concurrencent directement, sous le rapport du rendement et de la perfection mécaniques, les marques les plus haut cotées, ils sont très attrayants : disons simplement que la Darracq Limited livre la 10 chx en châssis nu, pour 5.050 francs, équipée en torpedo 4 places, pour 7.400. La 10 chx en châssis nu, pour 6.250 francs, équipée en torpedo 6 places pour 9.425 francs.

F. MORIN.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE



Les aviateurs Bider (+) et Taddéoli (×) quittant en automobile le champ d'aviation de Lausanne.



Le petit dirigeable anglais "Beta" évoluant au-dessus de la cathédrale Saint-Paul, à Londres. Il peut atteindre 70 kilomètres à l'heure.

Un concurrent du raid hippique Lyon-Villefranche (45 kil.), sautant les obstacles après l'arrivée.

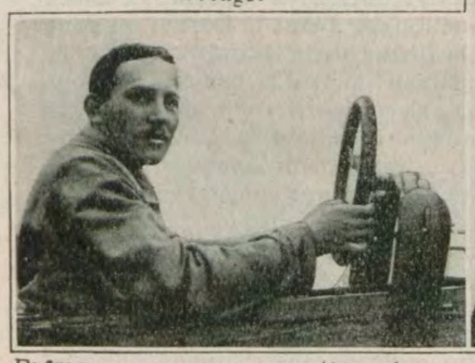
L'équipe de Montriond-Sport de Lausanne qui s'est attribué le championnat suisse de football association.

Le sergent Caron, sur son Blériot, a été le premier aviateur atterrissant au sommet du ballon d'Alsace.

C.-W. Taylor, vainqueur du saut en hauteur, au cours des championnats athlétiques disputés à Stamford Bridge.

L'arrivée de l'Ascot Stakes Handicap (3.200 mètres, 50.000 francs). — Disputée le 17 juin à Ascot, cette épreuve revint à Rivoli, à lord Carnavon (Piper), devant Catmint et Junior. Vingt-deux concurrents avaient pris le départ.

Un des chefs arabes qui, à Londres, prirent part au Concours hippique international, s'entretient avec lord Lonsdale.



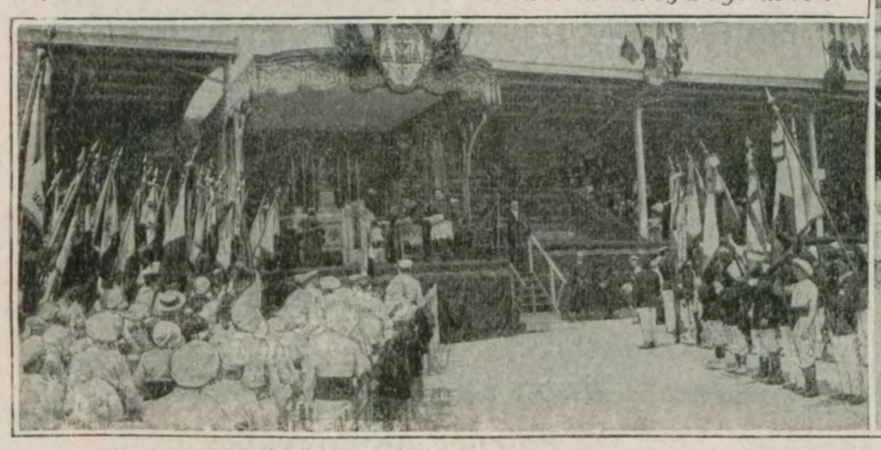
Prévost, sur son monocoque Deperdussin, a battu, à l'aérodrome de Reims, tous les records du monde de vitesse jusqu'aux 130 kilomètres.

L'aviateur Frangeois, recordman du monde de hauteur et de durée, avec 6 passagers, par son vol de 1 h. 13 à 850 mètres.

Le carton de M. Colas, le champion de France de tir pour 1913.

Chiquito de Cambo (à gauche) et Eloy, les capitaines des équipes de pelote basque qui se sont rencontrées à Pau.

L'aviateur roumain Vlaicu évoluant au-dessus de l'hippodrome de Bucarest, sur un aéroplane de sa construction.



Dimanche dernier, au vélodrome du Parc des Princes, s'est tenu le second Concours organisé par l'Union Régionale des Patronages de la Seine. Plus de soixante-quinze sociétés, comprenant 4.000 gymnastes, participèrent à cette grande manifestation, présidée par monseigneur Amette, cardinal archevêque de Paris. A gauche : La messe en plein air qui précéda le Concours. Au milieu : l'arrivée de monseigneur Amette (×). A droite : le défilé des sociétés sur le ciment du vélodrome.

HIPPISME

A propos du Grand Prix

A quelle famille appartiennent les différents vainqueurs.

On sait que la numérotation des familles a été effectuée par Bruce Lowe, d'après le nombre des victoires remportées par leurs représentants dans les trois épreuves classiques anglaises : le Derby, les Oaks et le Saint-Léger.

Il semble donc particulièrement intéressant de voir comment les quarante-neuf gagnants du Grand Prix de Paris se répartissent entre ces familles.

Le tableau suivant montre cette répartition :

Fam. 1	1874	*Trent*	Fam. 5	1905	Finasseur
	1880	*Robert the Devil*		1910	Nuage
	1885	*Paradox*			
	1886	*Minting*	Fam. 7	1867	Fervacques
	1889	Vasistas			
	1897	Doge	Fam. 8	1899	Perth
	1906	*Spearmint*		1901	Chéri
	1909	Verdun		1912	Houli
Fam. 2	1863	*The Ranger*	Fam.12	1866	*Ceylon*
	1872	*Cremorne*		1868	*The Earl*
	1878	*Thurio*			
	1879	Nubienne	Fam.13	1875	Salvator
	1896	Arreau		1884	Little Duck
	1904	Ajax			
	1911	As d'Atout	Fam.15	1881	*Foxhall*
Fam. 3	1864	Vermout	Fam.16	1895	Andrée
	1882	*Bruce*			
	1888	Stuart	Fam.17	1892	Rueil
	1890	Fitz Roya			
	1891	Clamart	Fam.19	1877	St Christophe
	1902	Kizil Kourgan		1887	Ténébreuse
	1907	Sans Souci II			
	1908	Northeast	Fam.21	1894	Dolma Baghtché
			Fam.24	1870	Sornette
Fam. 4	1876	*Kisber*		1883	Frontin
	1903	Quo Vadis			
			Fam.27	1893	Ragotsky
Fam. 5	1865	Gladiateur		1900	Semendria
	1869	Glaneur			
	1898	Le Roi Soleil	Fam.31	1873	Boïard

Ce tableau est très instructif.

Il fait ressortir d'abord le succès des familles 1, 2 et 3, succès qui s'affirme dans chaque statistique du même genre; à elles seules, elles comptent vingt-trois vainqueurs sur quarante-neuf, soit bien près de la moitié. Après elles, viennent les familles 5 et 8, qui sont quelque peu représentées; quant aux autres, elles n'ont à leur actif que deux vainqueurs ou un seul.

On remarque l'absence de représentants de la famille 6, qui décline d'année en année, des familles 9, 10 et 11 qui, jusqu'ici ne réussissent pas aussi bien en France qu'en Angleterre, et enfin de la famille 14, qui ne doit cette situation effacée qu'à la date relativement récente de l'importation de la plupart de ses poulinières.

Sur le tableau ci-dessus, les noms des gagnants nés à l'étranger sont imprimés en italiques. On peut ainsi se rendre compte, par un simple coup d'œil, que les champions anglais étaient tous d'une excellente naissance : cinq appartenaient à la famille 1; trois, à la famille 2; un, à la famille 3; un, à la famille 4 et deux, à la famille 12 qui a donné tant de bons chevaux en Angleterre, mais qui n'a pas encore fourni de sembables résultats dans notre pays. Nous ne parlons pas de Foxhall (famille 15), qui, lui, est né aux Etats-Unis.

Nous allons maintenant passer en revue les vainqueurs nés en France.

Trois se rattachent à la famille 1 : Vasistas, Doge et Verdun. Tous trois, ils remontent à Prunella; née en 1788 : Doge, par l'intermédiaire de Penelope, Vasistas et Verdun par l'intermédiaire de Pawn. Ces deux derniers sont même assez proches parents : Victoria, la troisième mère de Vasistas, est en même temps la cinquième mère de Verdun.

Les quatre, qui font partie de la famille 2, remontent à une fille de Matchem, Atalanta, qui est née en 1769. Dans le Stud Book, cette Atalanta est représentée notamment par deux filles : Rosalind, qui est l'ancêtre de Nubienne, et Flora qui compte dans sa descendance Arreau, Ajax et As d'Atout. Ces trois derniers sont d'ailleurs plus étroitement unis par les liens du sang : la mère d'Ajax est une petite fille d'Asta, la mère d'Arreau : et la cinquième mère de cette Asta est en même temps la septième mère d'As d'Atout. On voit combien il est nécessaire d'approfondir les choses; car on est encore loin de la réalité, si l'on se borne à dire que ces quatre vainqueurs appartiennent à la famille 2.

La famille 3 est celle qui se comporte le mieux avec sept vainqueurs : Vermout, Stuart, Fitz Roya Clamart, Kizil Kourgan, Sans Souci II et Northeast. Parmi eux, Clamart, Kizil Kourgan et Sans Souci II remontent à Pocahontas, la fameuse mère des trois célèbres étalons : Stockwell, Rataplan et King Tom; Vermout est d'une parenté plus éloignée, puisqu'il se rattache à Amazon, la quatrième mère de Pocahontas. Des trois autres, Northeast est l'arrière petit-fils de Stockhausen, la mère de Stuart; et Fitz Roya a pour sixième mère Otis, qui est en même temps la quatrième mère de Stockhausen. Enfin, pour rapprocher encore ces deux groupes distincts, notons qu'Amazon et Otis ont toutes deux pour cinquième mère, Miss Belsea, une fille de Regulus née en 1753.

La famille 4 est mal partagée avec l'unique Quo Vadis, qui descend de Lady Hawthorn, l'arrière grand'mère de Le Sancy. Il est probable que d'ici peu elle améliorera sa situation et prendra le rang qu'elle mérite : elle pourrait commencer dès dimanche prochain si Brûleur fournit la performance qu'on attend de lui.

Dans la famille 5, les vainqueurs sont plus dispersés que dans les trois premières : seuls, Finasseur et Nuage sont très proches parents, car leurs mères, Finaude et Nephté, sont toutes deux petites-filles de Frivola, poulinière importée en France en 1877. Si l'on veut rechercher la souche commune entre Gladiateur, Glaneur, Le Roi Soleil et les deux que nous venons de nommer, il faut aller jusqu'à une fille de Flying Childers, Ebony, dont la naissance date de 1728.

Pour nous restreindre, nous laisserons de côté les développements que pourraient susciter les autres familles. Nous nous bornerons, en passant, à marquer notre étonnement de voir les deux familles 17 et 19, pourtant bien représentées en France, occuper une place aussi effacée sur ce palmarès de la grande épreuve.

Notons enfin, pour terminer, le fameux champion de la famille 31, Boïard, vainqueur du Prix du Jockey Club, du Grand Prix, du Royal Oak, du Gold Cup d'Ascot, du Prix du Cadran, du Prix Rainbow, etc. J'ai souvent attiré l'attention de mes lecteurs sur les réserves de qualités de courses, que cette souche semble transmettre à ses descendants; je saisis cette occasion pour revenir sur ce point; mais m'inspirant de l'exemple de Boïard dont la réussite au haras a été bien faible, j'ajouterai que les représentants de cette famille, comme d'ailleurs d'une façon générale tous ceux des familles aux numéros élevés, semblent constituer de mauvais éléments d'élevage, et cela malgré toutes les preuves qu'ils ont pu fournir sur les champs de courses.

RENÉ RIONDET.

Avant la Grande Semaine

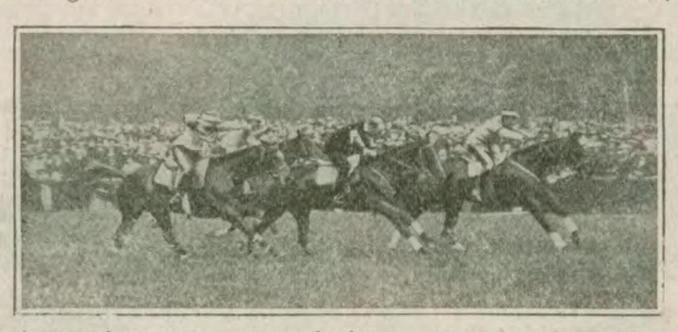
Brûleur favori du Grand Prix

L'IMPORTANCE des courses plates, en cette saison, ne me laisse généralement pas le loisir de parler des courses à obstacles. Mais je ne dois cependant pas passer sous silence un événement tel que le Grand Steeple-Chase d'Auteuil.

Le point tout particulièrement intéressant du Grand Steeple-Chase de 1913 a été le très grand succès des jeunes. Les cinq premières places sont revenues à des quatre ans. Ils ont évidemment la partie belle : Hopper, qui portait d'ailleurs la surcharge de dix livres, n'est plus le Hopper de l'an dernier. Sea Lord non plus. Stoure, qui allait très bien, a claqué en route, et Magicienne également. Balscadden, qui avait pris la précaution de boîter avant, n'était pas là. Le camp des vétérans a donc été mal défendu. Mais les jeunes n'en ont pas moins fourni une course magnifique : sans cesse aux premiers rangs, sautant à merveille et se défendant jusqu'au bout avec vaillance. Je parle d'Ultimatum, Marteau II et Inquisitif. Ben y Gloé, qui avait rétrogradé après le second passage de la rivière des tribunes, n'a pu revenir utilement. La distance, sans doute, lui plaît moins qu'à Ultimatum. En digne fils de Maximum, le poulain de M. A. Veil-Picard a montré une tenue admirable. C'est par là qu'il a gagné. Mais il était aussi dans une condition exceptionnelle. Comme état, Inquisitif, très nerveux, me plaisait un peu moins que lui. Bien que sa victoire sur le poulain du baron Lacaze ne soit, en somme, que la confirmation d'un résultat précédent, je ne retirerai pas tout crédit au fils de Chardonneret.

Je reviens aux courses plates. Il n'y en a pas eu de bien marquantes au cours de la semaine qui s'est écoulée entre le Derby et le Grand Steeple-Chase. Le jeudi, à Longchamp, on a revu Baldaquin, qui, malgré l'effort qu'il avait soutenu quatre jours auparavant s'est présenté frais et dispos. Il a gagné en bon cheval. Barat l'a monté comme il aurait dû le monter à Chantilly, le laissant aller très tranquillement d'abord, à quelques longueurs de Maboul II, qui filait en tête, se rapprochant au tournant progressivement, et ne demandant l'effort qu'aux deux cents derniers mètres. Il n'a d'ailleurs pas eu grand effort à lui demander : au premier appel, il a réglé Maboul II sans lutte. C'est cette aisance, cette autorité qui donnent du prix à son succès, car sa tâche était, pour un cheval de Derby, un peu trop facile.

Et maintenant, disons quelques mots du Grand Prix. On en parle, mais il n'éveille pas la même curiosité que le Derby. L'enthousiasme est tombé. Non pas que cette génération, dont on s'était fait une si haute idée,



L'ARRIVÉE DU PRIX DU GÉNÉRAL O'CONNOR (MILITARY STEEPLE - 22 JUIN), GAGNÉ PAR CANAILLE III (M. MAITRE).

ait démérité. S'il y a eu désillusion, à propos de quelques sujets, d'autres se sont révélés et ont pris leur place. Mais ceux-là, nous ne les verrons plus à Longchamp. Le lot du Grand Prix sera beaucoup moins complet que celui du Derby. Nous n'aurons ni Dagor, ni Baldaquin, ni Nimbus. On voit trop clairement le Grand Prix qu'il faudrait avoir, pour être très satisfait de celui qu'on aura. Dagor et Baldaquin sur 3000 mètres contre les poulains qu'ils ont battus à Chantilly, la rencontre intéressante ! Nimbus qui finissait si bien, et si près de Brûleur et de Baldaquin, aurait une chance de revanche des plus sérieuses, sur 3000 mètres, surtout si le terrain était moins dur qu'à Chantilly. Mais Nimbus est malheureusement hors de combat. Des quatre premiers du Derby, nous n'aurons que Brûleur qui rencontrera des adversaires qu'il a battus de plus ou moins loin, et bien catégoriquement : Ecouen, Isard II, Vulcain VI, Père Marquette, Blarney, Fidelio, Pendragon. La défaite d'Ecouen ne comporte aucune excuse. Peut-être sa forme commençait-elle à décliner, mais ce n'est pas là, pour lui, pour la course de dimanche, un argument favorable, car il n'est pas vraisemblable qu'il remonte, pour le moment, la pente fatale. D'ailleurs, cette hypothèse d'un déclin possible ne s'appuie sur rien de bien solide. Il a fini comme toujours devant Blarney et devant Vulcain VI, devant tous les chevaux qu'il avait battus précédemment, sauf Baldaquin. Les progrès du poulain de M. O'ry-Rœderer, expliquent suffisamment l'interversion. Rien ne dit en somme qu'Ecouen, dans le Derby, n'était pas tout simplement à sa place. Faut-il attendre mieux de Père Marquette ou de Vulcain VI ?

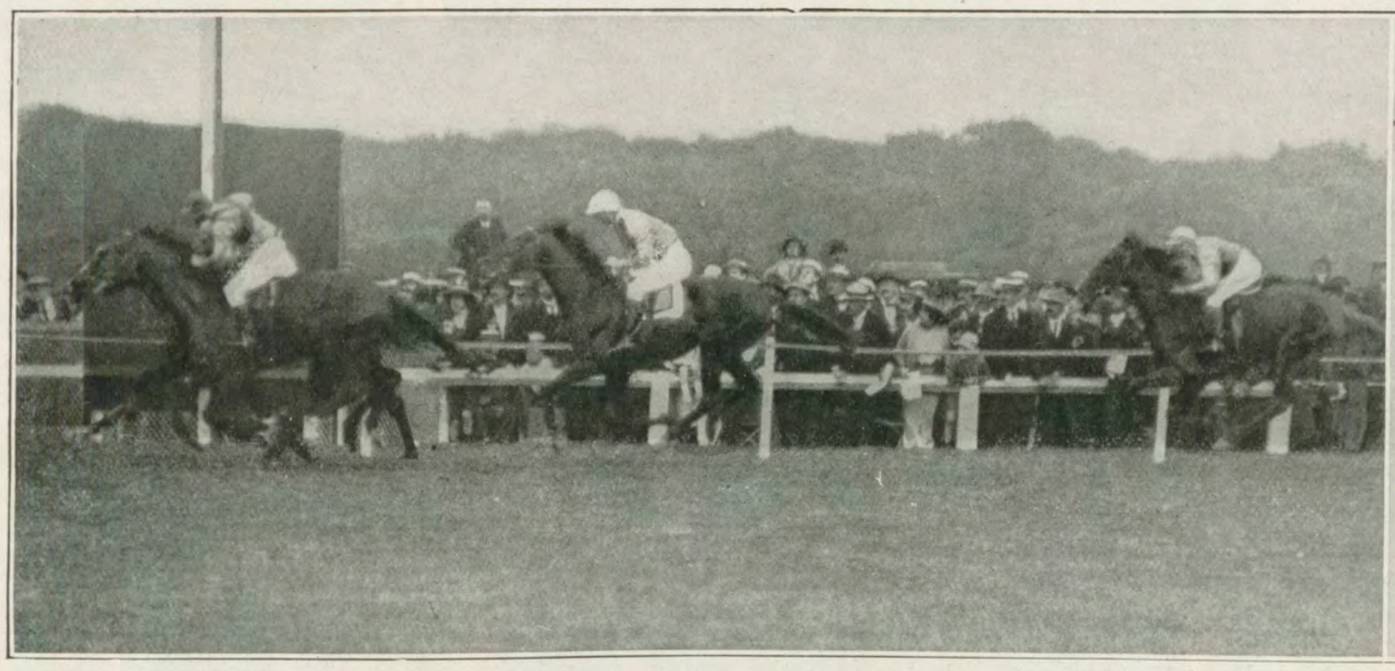
En ce qui touche ce dernier; auquel j'ai été longtemps disposé à faire crédit, je ne vois guère de raisons pour le prolonger. Il était à peu près l'analogue de Brûleur et de Père Marquette à l'époque du Prix Juigné, mais dès ce moment, on a eu l'impression que Brûleur mieux que lui, mieux même que Père Marquette, était capable de progrès. De Père Marquette, qui avait subi une interruption de travail, et avait fait une absence assez longue avant le Derby, on peut espérer davantage; la distance du Grand Prix lui conviendra certainement bien; mais elle conviendra tout aussi bien à Brûleur. Il est certain que celui-ci s'est très sensiblement amélioré depuis le jour où Père Marquette l'a battu d'une demi-longueur dans le Prix Hocquart, et jusqu'à preuve contraire, il n'y a pas lieu de croire que Père Marquette en ait réalisé de semblables. Le même argument est valable contre El Tango. Il a battu de deux longueurs Père Marquette, Vulcain VI et Brûleur dans le Prix Juigné mais il était dans un état de préparation déjà très avancé et semblait avoir beaucoup moins à gagner que Brûleur et même Père Marquette. Il a d'ailleurs échoué depuis contre Blarney et, à Bruxelles, contre le poulain belge Cerfontaine. Ce qui lui vaudra des partisans assez nombreux, c'est que lui du moins n'était pas dans le Derby, qu'il n'a jamais été battu par Brûleur, et que sa situation est en somme plus neuve que celle des autres. Un autre candidat dont la situation est plus neuve encore, est Pirpiriol, qui est tombé au début de sa course dans le Prix du Jockey-Club. Il ne s'est jamais rencontré avec ses adversaires de dimanche, et à vrai dire il ne s'est jamais mesuré avec un vrai bon cheval. Mais il a gagné, et le mystère qui l'enveloppe encore lui profitera. Dans l'embarras où l'on sera de trouver un adversaire à Brûleur, on se rabattra sur lui. Il profitera du prestige de son écurie qui a souvent fait merveille dans le Grand Prix. La distance d'ailleurs lui conviendra.

STUART.

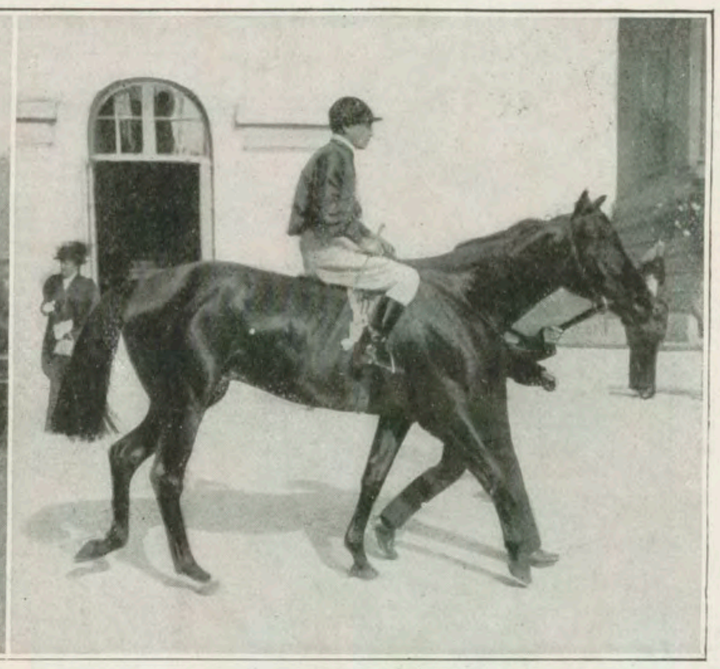
Poignée de nouvelles

— Le montant des entrées du Grand Steeple d'Auteuil a été de 312.105 francs; l'an dernier, il avait atteint 335.000 francs; en 1910, il se chiffrait à 340.000 francs. Par contre, la somme des paris a été supérieure : 4 millions 249.365 francs contre 4 millions 150.000 l'an dernier.

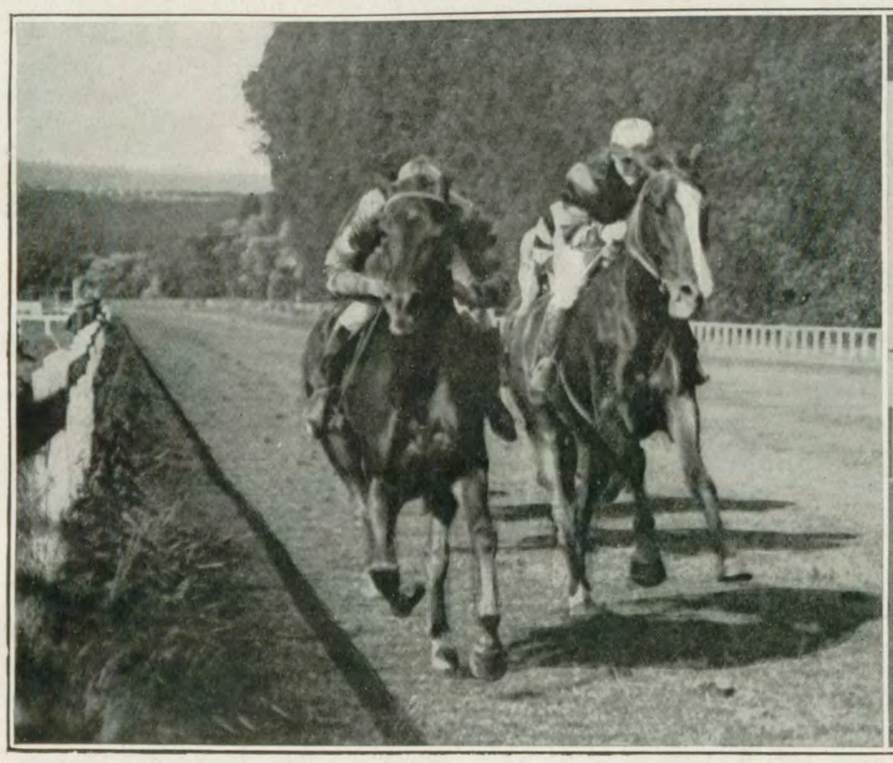
DE LONGCHAMP A ASCOT



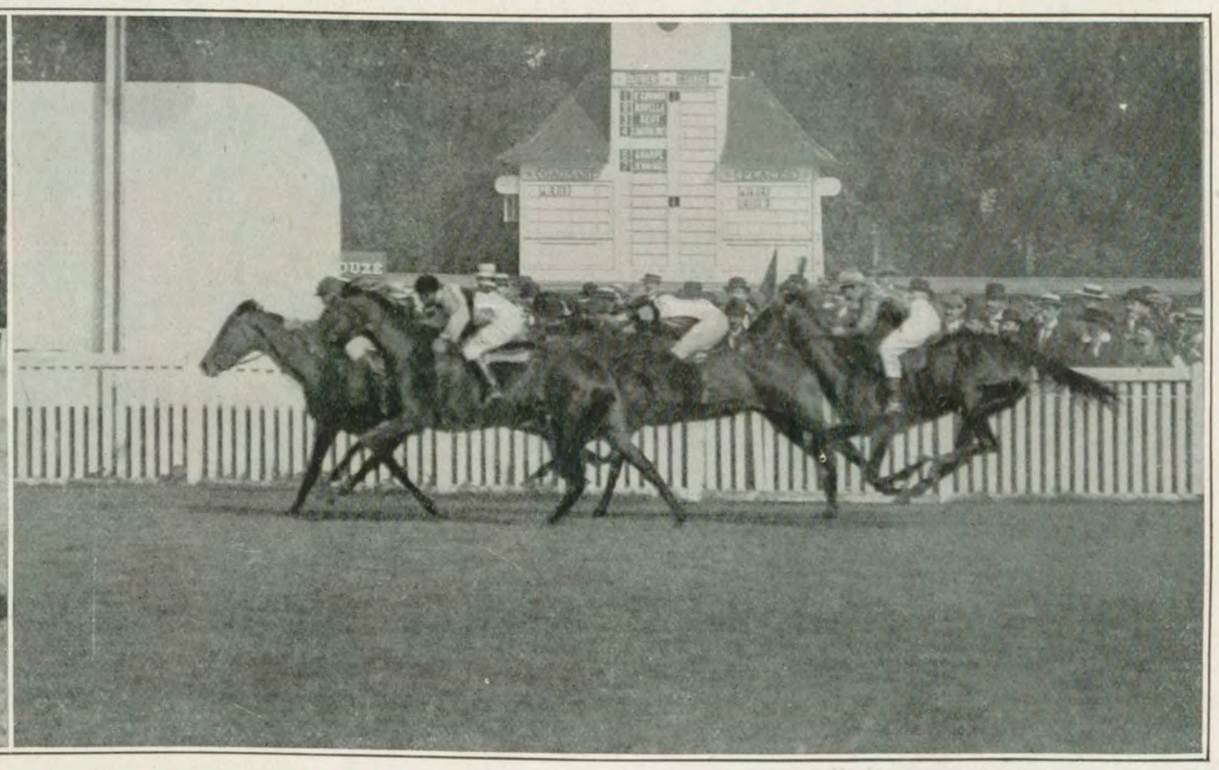
L'ARRIVÉE DU PRIX DE LONRAY (2.000 mètres, 10.000 fr.). — Longchamp, 19 juin.
Montagagne a d'abord mené. Dans les tournants, Rouble et Carandor survenaient. Dans la ligne droite, Pantagruel et Carandor entamaient une vive lutte, mais Temblier III, se glissant à la corde, gagnait de justesse par une tête.



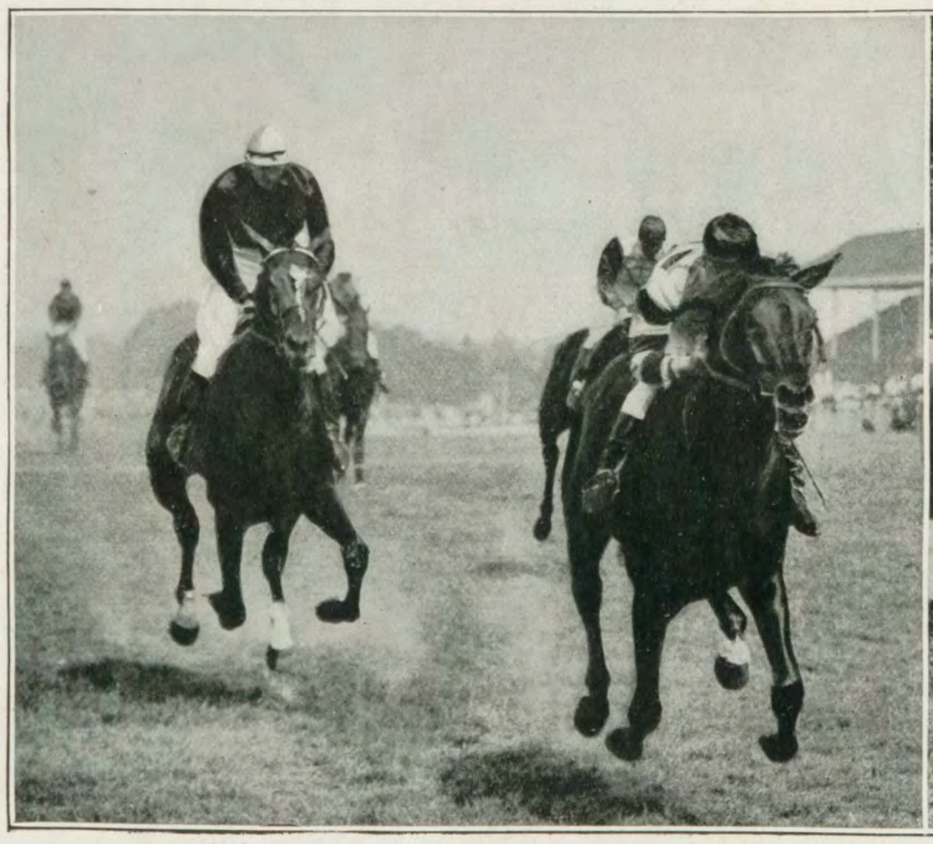
BALDAQUIN
Baldaquin, le second du Derby de Chantilly, a remporté une facile victoire dans le Prix de Victot (10.000 francs) le 19 juin.



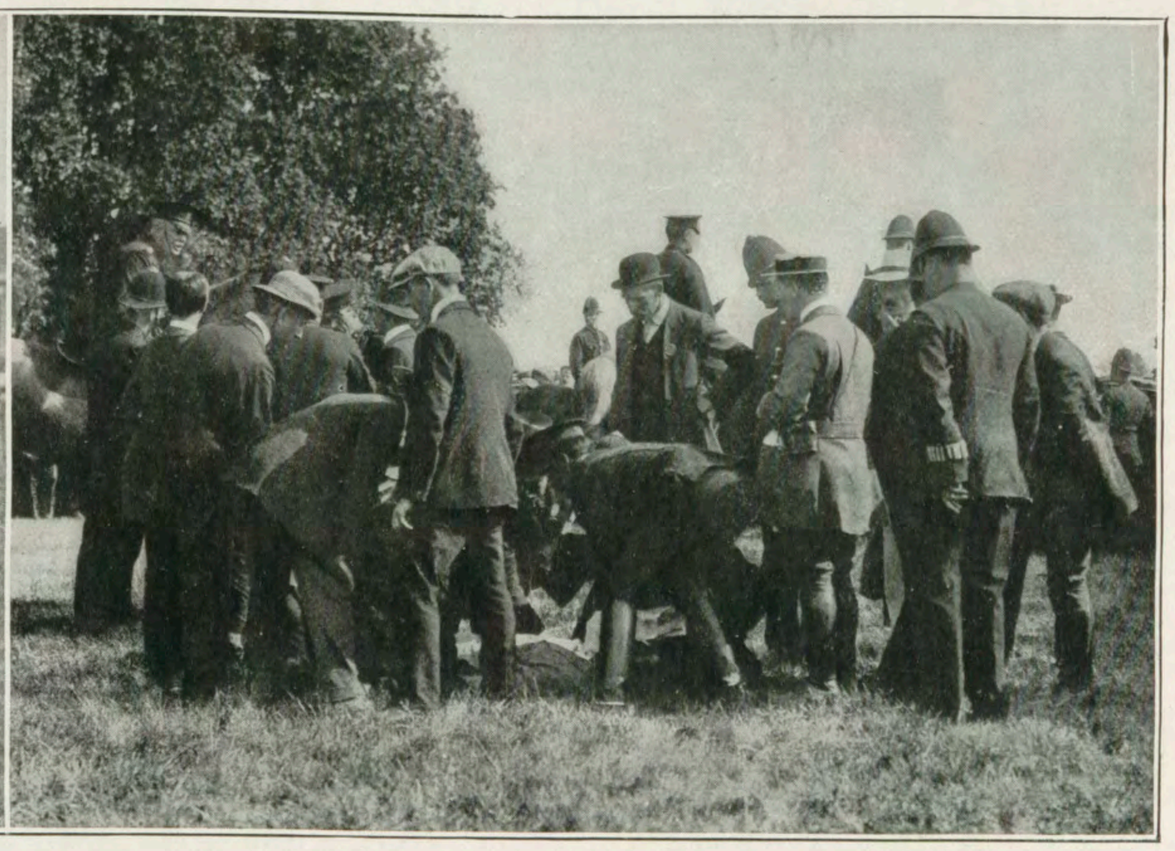
LE PRIX FILLE DE L'AIR — A 1.400 mètres de l'arrivée.
White Rose II, assurant le train pour sa camarade d'écurie Wagram II, a mené devant Voix d'Or. Wagram II, Cendre de Chêne,



L'ARRIVÉE DU PRIX FILLE DE L'AIR (2.400 m., 20.000 fr.). — Maisons-Laffite, 20 juin
Dans la ligne droite, Cendre de Chêne, Ardèche et Alaska III fournissaient leur effort, Wagram II était enfermée. Ardèche prenait l'avantage et battait facilement Alaska III.



L'ARRIVÉE DU GOLD CUP D'ASCOT (87.500 fr.)
Prince Palatine a triomphé facilement devant Sted Fast et Aleppo. Prédicateur s'est honorablement comporté, mais n'a jamais été menaçant.



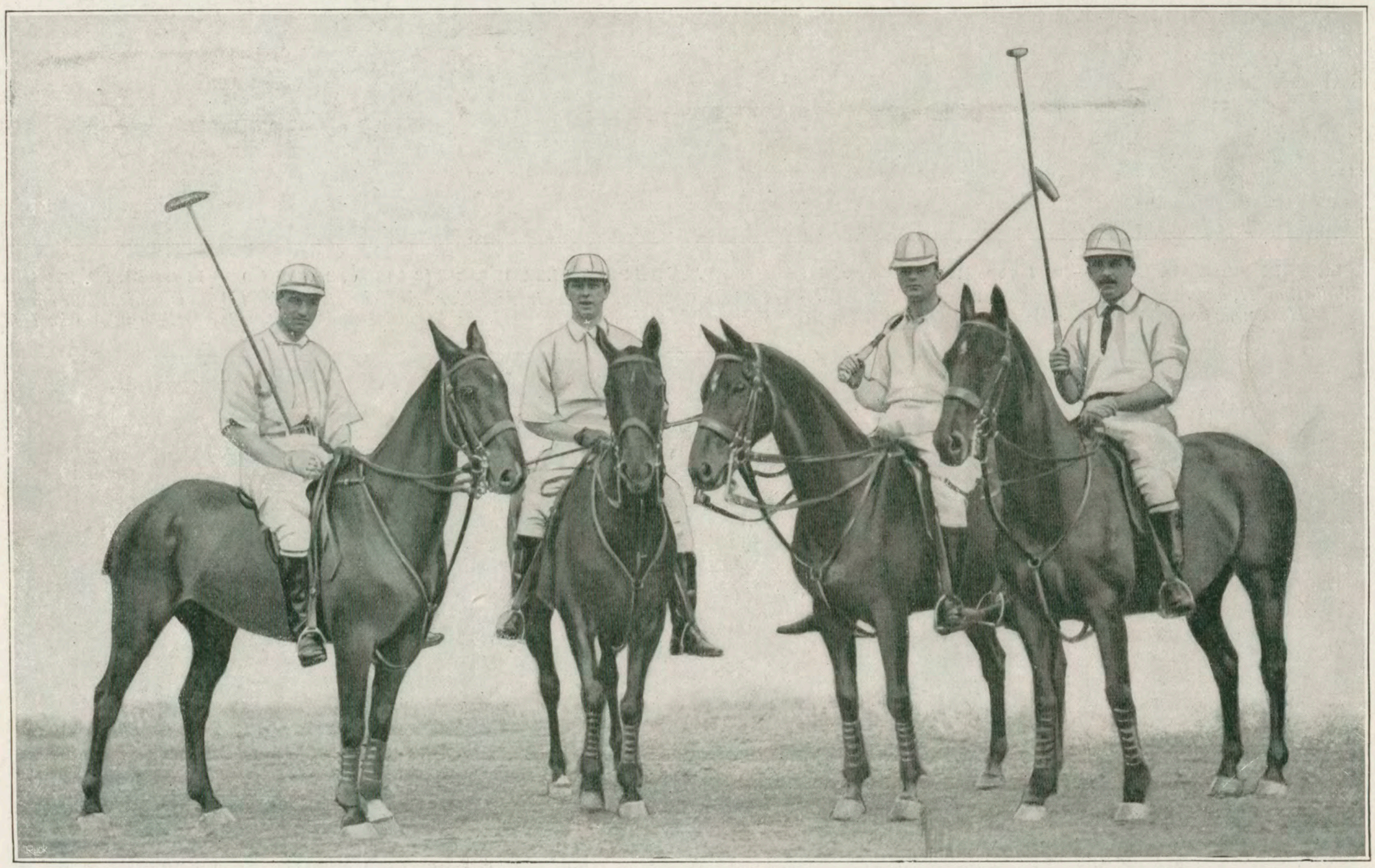
L'INCIDENT DU GOLD CUP D'ASCOT
Le 19 juin, se disputait le Gold Cup d'Ascot; la course a été marquée par un grave incident; un homme s'est précipité au devant des chevaux, il a été renversé par Tracery et tué net.

LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE POLO

Capitaine Edwards. Capitaine Cheabe. Capitaine Ritson. Capitaine Lockett.

LE TEAM ANGLAIS A L'ENTRAINEMENT

Le championnat du monde de polo, qui mettait aux prises l'Angleterre et les Etats-Unis, est revenu au team américain qui s'assura l'avantage dans les deux manches, disputées les 10 et 15 juin sur le terrain de Meadowbrook, à New-York.

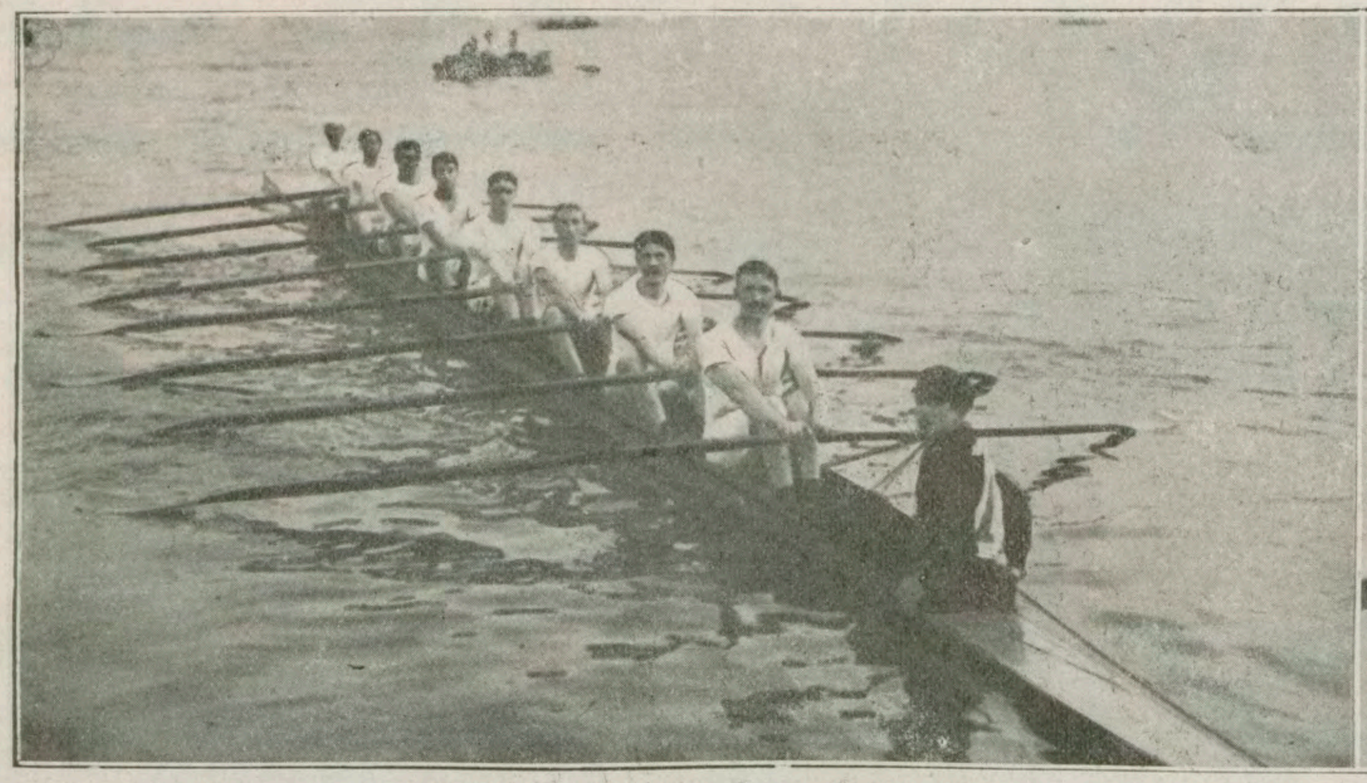


M. D. Milbrup. M. H.-O. Whitney. M. J.-N. Waterbury. M. S. Waterbury.

LE TEAM AMÉRICAIN, CHAMPION DU MONDE

Le 10 juin, le team américain, après un match disputé avec acharnement, s'adjugeait la première manche par 5 buts et demi à 3. Le 15 juin, devant plus de 40.000 spectateurs, les Américains battaient de justesse les Anglais (capitaines Cheabe, Edwards, Lockett et Ritson), marquant 4 buts et demi contre 4 buts et quart.

LES RÉGATES INTERNATIONALES



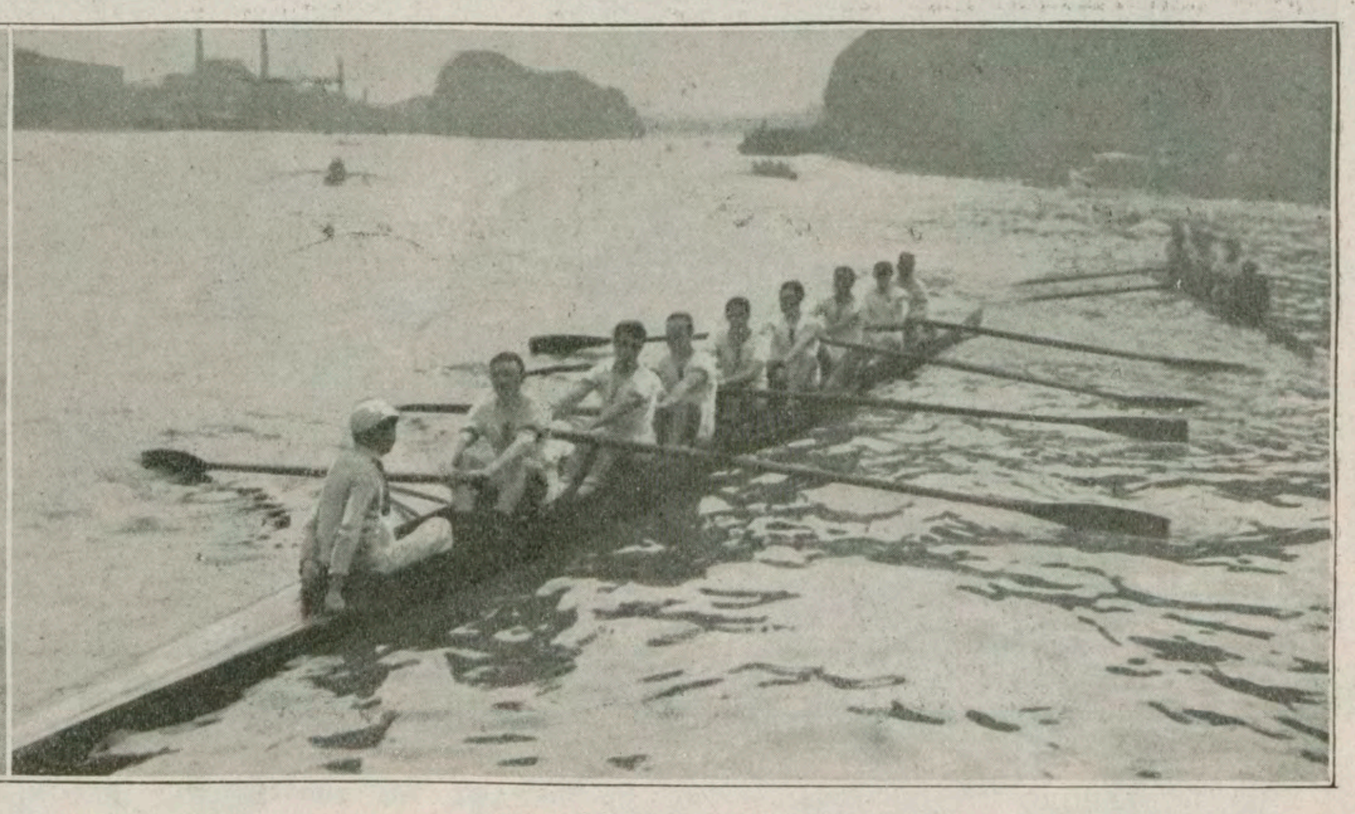
LE HUIT DE COUPLE DES TROIS SOCIETES
L'équipe S.N. Basse-Seine-Monaco-Club Nautique de France ramant en couple, s'est attribué la victoire dans l'épreuve réservée aux huit, armement libre.

PERESSELENZEFF
La course réservée aux scullers a confirmé la valeur du Russe Peresselenzeff du Rowing-Club de Paris.

LE QUATRE SENIORS DU C.N. DE ROUEN
L'excellente équipe du Club Nautique de Rouen, par suite d'une erreur du Rowing, fut classée première dans l'épreuve en quatre de pointe (seniors).

LE QUATRE JUNIORS DU C.N. DE LYON
Le quatre juniors du C.N. de Lyon a triomphé, par une longueur, de l'Aviron Bayonnais et de la S.N. de la Basse-Seine.

DEUX RAMEURS DE POINTE
Thiébault et Hahn, de la Société Nautique de la Meurthe, ont battu Genève dans le deux de pointe avec barreur.



L'EQUIPE DU ROWING-CLUB
Le Rowing Club de Paris a poursuivi la série de ses succès, en enlevant la course en huit de pointe seniors, devant la S.N. Marne, battue d'ailleurs de très peu.

LES RAIDS DE MARC POURPE

UN DÉPART DE POURPE

L'aviateur Marc Pourpe continue à se couvrir de gloire en Cochinchine par des vols prodigieusement audacieux. Il a réalisé des exploits magnifiques, étant donnés les terrains inhospitaliers au-dessus desquels il volait.

UN ATTERRISSAGE DANS UNE RIZIÈRE

Marc Pourpe atterrit dans l'eau et la boue d'une rizière. En médaillon, une autre descente dans une rizière inondée, à Cantho: 30 centimètres d'eau, 50 centimètres de glaise. (Monoplan Blériot, moteur Gnôme)

LES CHAMPIONNATS DE NATATION

DELBORD

Delbord, vainqueur du championnat de France professionnel de plongeons avec 76 points 1/2.

DÉPART DU 100 MÈTRES FEMININ

Les championnats de France de natation ont été disputés dimanche dernier. Dessous a gagné le 100 mètres amateurs en 1 m. 30 s. et Pouilley le 100 mètres professionnels en 1 m. 11 s. 2/5. Le 100 mètres dames est revenu à Mlle Cornet.

DESSOUS

Dessous s'est attribué la victoire, dans le championnat de France amateurs de 100 mètres, en 1 m. 30 s.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air.* — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.